



Assemblée générale

Distr. générale
22 mars 2023

Original : français

Commission du droit international

Soixante-quatorzième session

Genève, 24 avril-2 juin et 3 juillet-4 août 2023

Premier rapport sur la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer, par Yacouba Cissé, Rapporteur spécial*

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	4
A. Quelques faits historiques à propos de la piraterie	4
B. Statistiques concernant les actes de piraterie et vols à main armée en mer selon les régions	6
C. Coûts socioéconomiques de la piraterie et des vols à main armée en mer	8
D. <i>Modus operandi</i> des crimes de piraterie et vols à main armée en mer	10
E. Droit applicable à la piraterie et au vol à main armée en mer	13
F. Carences du dispositif juridique international applicable	19
G. Réactions des États à la Sixième Commission	24
H. Approche méthodologique	27
II. La piraterie et le vol à main armée en mer en Afrique	28

* Le Rapporteur spécial tient à témoigner son infinie gratitude aux codirecteurs du Bureau d'assistance juridique internationale de l'Université de Sherbrooke que sont les professeurs Geneviève Dufour et David Pavot, ainsi qu'à la doctorante Valériane Thool, qui a assuré la supervision de ce projet de recherche. Il étend ses sincères remerciements aux étudiants de l'Université de Sherbrooke qui ont contribué aux recherches et à l'analyse des documents pour la rédaction du présent rapport, à savoir Gabrièle Lavallée, Louise Robilliard, Oumayma Anis, Zacharie Besbiss, Comlan N'Soukpoé Eli-Elie, Alexandra Devouge, Nourimane El Ouahdani, Olga Elegbe, Marie Feraud, Marie-Alexandre Forest, Sasha Fortin-Ballay, Claire Hugonenc, Laurence Labonté, Julie Midoux, Pierre-Luc Morin, Nattacha Niyukuri, Maéva Obiang Ndong, Sakhena Phath, Bénédicte Philippe, Djovanny Pierre, Sergiu Savciuc, Ioan Christian Seni, Marc-Antoine Sirois et Akim Souley Gonda. Le Rapporteur spécial exprime aussi sa gratitude à Pierre Cloutier de Repentigny, de l'Université Carleton, à Ottawa, à Bhavnish Kaur Chhabda, de l'Université nationale de droit du Gujarat, en Inde, et à You Chu.



A.	Les pratiques législative et judiciaire	28
1.	La pratique législative	28
2.	La pratique judiciaire	39
B.	L'approche du juge pénal en matière d'interprétation de l'article 101, d'application des peines et d'interprétation du principe de la compétence universelle et/ou nationale.	52
1.	Le juge et l'interprétation de l'article 101	52
2.	Le juge, l'application des peines et l'interprétation de la compétence universelle et/ou nationale.	53
III.	La piraterie et le vol à main armée en mer en Asie.	55
A.	Les pratiques législative et judiciaire	55
1.	La pratique législative	55
2.	La pratique judiciaire	61
B.	L'approche du juge pénal en matière d'interprétation de l'article 101, d'application des peines et d'interprétation du principe de la compétence universelle et/ou nationale.	66
1.	Le juge et l'interprétation de l'article 101	66
2.	Le juge, l'application des peines et l'interprétation de la compétence universelle et/ou nationale.	66
IV.	La piraterie et le vol à main armée en mer en Amérique et dans les Caraïbes	69
A.	Les pratiques législative et judiciaire	69
1.	La pratique législative	69
2.	La pratique judiciaire	75
B.	L'approche du juge pénal en matière d'interprétation de l'article 101, d'application des peines et d'interprétation du principe de la compétence universelle et/ou nationale.	76
1.	Le juge et l'interprétation de l'article 101	76
2.	Le juge, l'application des peines et l'interprétation de la compétence universelle et/ou nationale.	77
V.	La piraterie et le vol à main armée en mer en Europe	80
A.	Les pratiques législative et judiciaire	80
1.	La pratique législative	80
2.	La pratique judiciaire	90
B.	L'approche du juge pénal en matière d'interprétation de l'article 101, d'application des peines et d'interprétation du principe de la compétence universelle et/ou nationale.	98
1.	Le juge et l'interprétation de l'article 101	98
2.	Le juge, l'application des peines et l'interprétation de la compétence universelle et/ou nationale.	99
VI.	La piraterie et le vol à main armée en mer en Océanie	103
A.	La pratique législative	103
1.	Définition de la piraterie maritime et du vol à main armée en mer	103
2.	Mesures préventives et répressives	105

B. La pratique judiciaire	106
VII. Conclusion	107
VIII. Projets d'article	110

I. Introduction

A. Quelques faits historiques à propos de la piraterie

1. Le mot « pirate » vient du latin *pirata*, qui vient lui-même du mot grec *peirates*, dont la racine vient du verbe grec *peiran*¹, qui signifie « attaquer ou tenter d'attaquer ». Il s'agit donc pour le pirate d'épier les côtes et l'horizon, d'attaquer le navire faisant route et d'accaparer des biens ou de prendre en otage les personnes à bord dans le but de demander des rançons. Les pirates des temps anciens avaient même un pavillon, appelé « pavillon noir »². On les qualifiait tour à tour de brigands, d'écumeurs des mers, de flibustiers, de forbans, de mercenaires, de bandits des mers, de peuples sauvages, de corsaires, de barbares, de soudards, de boucaniers, de barbaresques, de loups de mer, de chiens de mer, de hors-la-loi et, sous un visage plus humain, ils sont appelés princes de la mer, etc. Ils ont traversé l'histoire de l'humanité, de l'Antiquité à l'époque moderne en passant par le Moyen Âge. Les grandes cités antiques et médiévales, de même que les grandes puissances maritimes des temps modernes, ont élaboré des stratégies militaires pour prévenir et réprimer les actes de piraterie maritime. Or, paradoxe pour paradoxe, la piraterie à son âge d'or, que l'on situe au XVII^e siècle, a été utilisée par des États pour asseoir ou consolider leur puissance économique et militaire, tantôt pour la réprimer, tantôt pour s'en servir. Au « V^e siècle avant J.-C., Athènes [...] installe des colons [...] qui consolident son empire maritime et protègent son commerce »³ contre les pirates. Cette situation constituait le fameux dilemme entre, d'un côté, la piraterie décriée et hors la loi et, de l'autre, la piraterie légalisée sous l'appellation de « course » ou « guerre de course » exécutée sur la base d'un contrat du nom de « lettre de marque », qui est une forme de piraterie autorisée par les États en représailles contre les États ennemis.

2. Selon les époques et les régions, la piraterie pouvait être une profession soit à cause de la pauvreté ambiante, soit car le pirate avait reçu la piraterie en héritage. Ainsi, l'histoire de la piraterie somalienne est liée à la pauvreté engendrée par la quasi-disparition des activités de pêche auxquelles se livraient les pêcheurs somaliens, qui revenaient à la maison les filets vides. L'histoire de la piraterie révèle aussi que « lorsque [...] le poisson se fait rare [...] le pêcheur devient pirate »⁴. Pourtant, des cités antiques et certains États modernes ont connu leur essor grâce à la piraterie maritime, crime qui aura profité aux cités marchandes⁵ et à des États esclavagistes⁶. En répression de ce crime, ceux qui en sont victimes font la guerre aux pirates sans déclaration de guerre préalable, comme il est de coutume dans les lois de la guerre. Cicéron a affirmé, à propos des pirates, que « les lois de la guerre ne leur sont pas applicables »⁷. Déjà, en l'an 1400, on a vu comment « une opération conjuguée des flottes de Brême et de Hambourg avait réussi à liquider les pirates de l'île de Gotland »⁸.

3. La piraterie maritime est perçue comme le premier crime international consacré par le droit international, qualifiée de crime du droit des gens, c'est-à-dire relevant du droit international public. Le pirate est considéré comme l'ennemi du genre

¹ J. Ayto, *Word Origins: The Hidden Histories of English Words from A to Z*, 2^e éd., Londres, A&C Black, 2005, p. 379.

² Voir P. Jacquin, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers*, Paris, Gallimard, 1988.

³ Ibid., p. 15.

⁴ Ibid., p. 96.

⁵ Ibid., p. 26, 36 et 37.

⁶ Ibid., p. 26.

⁷ D. Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : le pirate contre les nations*, Paris, Éditions du Seuil, 2010, p. 120.

⁸ Jacquin, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers* (voir *supra* la note 2), p. 35.

humain, et la piraterie comme l'un des plus vieux métiers du monde. On a pu dire qu'elle était aussi vieille que la navigation maritime elle-même⁹. Entre le IV^e et le XIV^e siècle, il y a eu ce que l'on a décrit comme « le droit de la mer » byzantin, qui se résumait « à une condamnation ferme de la course et de la piraterie, assimilées à des actes de brigandage »¹⁰. Les sanctions réservées aux pirates à ces époques étaient que l'aventure de ces derniers prenait « fin sur le pont d'un navire ou au bout d'une corde face à la mer »¹¹, c'est-à-dire la pendaison ou la décapitation. Le pirate était donc puni par les États, individuellement ou collectivement. On peut faire remonter les premières applications de la compétence universelle à la grande offensive romaine contre les pirates, au premier siècle avant J.-C. Ainsi, en 67 av. J.-C. a été adoptée la loi conférant au général Pompée le pouvoir absolu sur toute la Méditerranée, pouvoir qui lui a permis de purger la Méditerranée de tous les pirates¹². De plus, l'État grec de Corinthe et les Corinthiens ont été les premiers à réprimer la piraterie pour venir en aide aux marchands. Il a été établi que c'est grâce à la coalition internationale mise en place par Alexandre le Grand que la piraterie a été endiguée. La crucifixion des pirates par Jules César, la loi antipiraterie dite « loi Gabinia » d'Aulus Gabinus déclarant les pirates *hostes gentium* (ennemi commun de toute l'humanité) et l'ordonnance du Roi de France du 5 septembre 1718 promettant aux pirates la peine de mort ont à des périodes données de l'histoire permis de punir les pirates.

4. Hier comme aujourd'hui, la navigation se trouve au cœur des richesses des nations et des peuples, faisant se déplacer près de 90 % des marchandises¹³ ; pourtant, elle est victime des pires formes d'insécurité, dont la plus violente et la plus meurtrière reste la piraterie maritime, qui a sévi et continue de sévir sur toutes les mers du monde. Comme le disait Philippe Jacquin, « [l]a fortune court les mers et les pirates la suivent »¹⁴. Les décennies passées révèlent, que ce soit au large des côtes somaliennes, en Asie du Sud-Est et dans le golfe de Guinée, que la piraterie transcende le temps et qu'à une période d'accalmie ou d'apparente suppression de cette criminalité succède une période de résurgence. La piraterie maritime ne peut plus être perçue comme une relique du passé. Il s'agit d'une criminalité certes ancienne, mais qui ne fait que réapparaître sous de nouvelles formes, plus violentes car les pirates des temps modernes sont mieux organisés et sont loin d'être des aventuriers des mers. Ils sont mieux équipés et plus lourdement armés¹⁵, opérant comme de véritables ordres professionnels connaissant la géographie des mers et des océans et, certainement, le droit international qui prévoit le régime de répression qui leur est applicable. Patricia W. Birnie nous rappelle si justement à ce propos que la piraterie « s'est adaptée aux innovations techniques, politiques, économiques et sociales modernes, et elle existe toujours, mais sous de nouvelles formes qu'on ne pourra éliminer que par de nouveaux moyens »¹⁶ au regard des données statistiques

⁹ J. G. Dalton, J. A. Roach et J. Daley, « Introductory note to United Nations Security Council: piracy and armed robbery at sea – resolutions 1816, 1846 & 1851 », *International Legal Materials*, vol. 48 (2009), p. 129 à 132, à la page 129 ; et A. P. Rubin, « The law of piracy », *Denver Journal of International Law & Policy*, vol. 15, n° 2 (1987), p. 173 à 233.

¹⁰ Jacquin, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers* (voir *supra* la note 2), p. 26.

¹¹ *Ibid.*, p. 48.

¹² *Histoire & civilisations*, n° 84 (juin 2022), p. 41.

¹³ Centre des connaissances maritimes de l'Organisation maritime internationale, « International shipping facts and figures – information resources on trade, safety, security, environment », 6 mars 2012, p. 7.

¹⁴ Jacquin, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers* (voir *supra* la note 2), p. 37.

¹⁵ J. C. Bulkeley, « Regional cooperation on maritime piracy: A prelude to greater multilateralism in Asia? », *Journal of Public and International Affairs*, vol. 14 (2003), p. 3 ; M. Okano, « Is international law effective in the fight against piracy? Lessons from Somalia », *Japanese Yearbook of International Law*, vol. 53 (2010), p. 178 à 201, aux pages 179 à 181 ; et Y. M. Dutton, « Maritime piracy and the impunity gap: insufficient national laws or a lack of political will? », *Tulane Law Review*, vol. 86 (2012), p. 1111 à 1162, aux pages 1127 à 1130.

¹⁶ Citée dans Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : le pirate contre les nations* (voir *supra* la note 7),

sur les actes de piraterie et vols à main armée en mer concernant les dix dernières années.

B. Statistiques concernant les actes de piraterie et vols à main armée en mer selon les régions

5. Selon le Maritime Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center), aucun incident de piraterie n'a été détecté dans la région de l'Europe. Toutes les autres régions ont connu des actes de piraterie et des vols à main armée en mer. En général, il ne s'agit pas de simples délits en mer, mais plutôt de graves crimes entraînant morts d'hommes et de sérieux dommages corporels aux victimes. Les données statistiques fournies selon les époques sont celles qui ont été recensées, étant entendu que ce ne sont pas tous les actes de piraterie ou vols à main armée qui font l'objet de notification.

6. La nouvelle géopolitique des mers et des océans a entraîné un phénomène de délocalisation de la piraterie d'une région à une autre selon l'importance du trafic maritime et les facilités opérationnelles des pirates, en mer comme à terre. Aussi a-t-on pu constater que « la piraterie moderne a délaissé les Caraïbes comme terrain de prédilection pour lui préférer d'autres mers au centre des grands enjeux géopolitiques contemporains. *De nos jours*, les principales zones à risques se concentrent autour du golfe de Guinée, du golfe d'Aden, de l'océan Indien, du détroit de Malacca et du sud de la mer de Chine méridionale »¹⁷.

7. Les crimes de piraterie maritime et de vol à main armée en mer persistent dans plusieurs régions du monde, même si l'on note une baisse sensible du nombre de cas. Ainsi, il y a eu 366 événements de piraterie et de brigandage en 2016 et 2017, puis 380 cas en 2018 ; toutefois, le MICA Center a par la suite constaté une diminution, avec 375 actes de piraterie et de vol à main armée en mer¹⁸ en 2020, jusqu'à l'atteinte de 317 cas en 2021, soit le nombre le plus bas des 13 dernières années, et qui équivaut à une baisse de 15 % par rapport à l'année 2020¹⁹. Toutefois, cette statistique doit être analysée dans le contexte de la pandémie mondiale de maladie à coronavirus (COVID-19), qui a eu pour conséquence une interruption sur une longue durée de la chaîne logistique et du transport maritime international.

8. Il convient de rappeler qu'à l'échelle mondiale, le pic des actes de piraterie a été atteint entre 2008 et 2012, période lors de laquelle on a assisté à une quasi-*piraticum bellum*, cette sorte de guerre contre les pirates, avec un dispositif militaire sans précédent mis en place par une coalition internationale d'États, formée particulièrement par les grandes puissances navales et qui a contribué à la baisse notable des cas de piraterie maritime dans le monde en 2021. Cette baisse s'explique dans une large mesure par le fait que partout où les nations se sont mobilisées contre les pirates, le fléau de la piraterie, s'il n'a pas complètement disparu, a sensiblement diminué en nombre et en intensité. Les 10 principales approches maritimes les plus touchées par la piraterie en 2021 ont été celles de l'arc antillais, du détroit de Singapour, du Pérou, des Philippines, du Yémen, de Sao Tomé-et-Principe, du Nigéria, de l'Équateur, du Panama et du Ghana, selon les données du MICA Center. Il ressort par ailleurs des données recueillies par le MICA Center que le crime de piraterie a sensiblement baissé dans les régions de l'Océanie, de l'Amérique latine et

p. 28.

¹⁷ Voir « La piraterie moderne, d'une mer à l'autre », *Carto – Le monde en cartes*, n° 41 (mai-juin 2017), *Géopolitique et mondialisation : le retour des frontières*, p. 41. Les italiques ont été ajoutés.

¹⁸ Voir MICA Center, *Rapport annuel 2020 : piraterie et brigandage maritimes dans le monde*.

¹⁹ Voir MICA Center, *Rapport annuel 2021 : sûreté des espaces maritimes*.

des Caraïbes. La même tendance à la baisse est observée en Afrique de l'Ouest²⁰, où l'on est passé de 80 attaques en 2016 à 41 attaques en 2021. En Afrique de l'Est, par contre, il y a plutôt eu une tendance à la hausse : de 2 cas de piraterie en 2016, l'on est passé à 18 attaques en 2021. Durant cette même année, l'Angola, le Bénin, le Cameroun, le Congo, le Gabon, le Ghana, la Guinée, la Guinée équatoriale, le Libéria, le Nigéria, la République démocratique du Congo et Sao Tomé-et-Principe ont été les États côtiers du golfe de Guinée où des incidents de piraterie maritime ou de brigandage au mouillage ont été signalés. En 2020, dans la même région du golfe de Guinée, selon les statistiques du Baltic and International Maritime Council sur les 135 marins kidnappés dans le monde, 95 % des attaques ont eu lieu dans cette région, particulièrement dans le delta du Niger, au Nigéria, qui a constitué le point névralgique de la piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée.

9. L'Asie, qui demeure toujours un point chaud de la piraterie, a connu une baisse sensible en nombre d'attaques, puisque l'on est passé de 54 cas en 2016 à 11 cas en 2021. Selon le rapport publié par le Centre de partage d'information concernant l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie en 2022²¹, il n'a été rapporté aucun cas de piraterie durant la période de janvier à juin 2022. Par contre, 42 incidents de vol à main armée contre des navires ont été rapportés, dont 40 cas ayant réussi et 2 tentatives ayant échoué. Si aucun cas de piraterie n'a été enregistré en Europe en 2021, cette région se trouve en revanche confrontée à des formes de criminalité maritime autres que la piraterie et les vols à main armée, à savoir le trafic d'êtres humains, l'immigration illégale par voie maritime ou encore le trafic de stupéfiants et d'armes par voie maritime, précisément par la mer Méditerranée.

10. En Amérique et en mer des Caraïbes²², 131 incidents de piraterie et de brigandage ont été recensés en 2021, et étaient en général constitutifs de vols sur des yachts au mouillage et liés au narcotrafic. Plusieurs États ont été concernés par ces incidents, à savoir le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Guatemala, Haïti, le Honduras, le Mexique, le Panama et le Pérou.

11. Dans l'océan Indien²³, il est fait cas de 30 incidents liés à des actes de piraterie maritime et de brigandage dans des zones de mouillage. L'Inde, le Mozambique, Oman et le Yémen ont été les États côtiers les plus touchés.

12. En Asie du Sud-Est²⁴, l'on a recensé 86 incidents en 2021, dont 51 dans la seule zone du détroit de Singapour, correspondant à une hausse du brigandage dans cette dernière. Dans le détroit de Malacca, dont sont riveraines l'Indonésie, les Philippines et la Malaisie, on note une forte baisse des cas de piraterie et de brigandage. En général, les incidents recensés étaient des vols en zone de mouillage ou à quai.

13. La tendance à la baisse de la piraterie moderne ne doit pas masquer les autres phénomènes découlant directement de celle-ci, tels que celui de la « narcopiraterie », majoritairement observée dans les régions de l'Amérique et des Caraïbes. En 2021, le MICA Center a recensé 131 cas de piraterie et de vol à main armée en mer²⁵ dans cette région.

²⁰ Ibid., p. 14.

²¹ Centre de partage d'information concernant l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, *Annual Report 2022: Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, p. 4.

²² MICA Center, *Rapport annuel 2021* (voir *supra* la note 19), p. 36.

²³ Ibid., p. 50.

²⁴ Ibid., p. 62 à 64, où « on constate une augmentation de 32 % des incidents impliquant des confrontations avec l'équipage ou la présence d'armes, en particulier à l'extrémité est du Dispositif de Séparation du Trafic, dans le détroit de Singapour ».

²⁵ Ibid., p. 36.

14. La région de l'océan Indien a, quant à elle, fait l'objet de 30 cas de piraterie et de vol à main armée en mer²⁶. Malgré le nombre restreint d'attaques dans cette région, le MICA Center continue de mettre en garde contre les approches irrégulières en mer, toujours rapportées, et le risque d'actes de vol à main armée en mer, qui demeure élevé²⁷.

15. Une baisse remarquable est également remarquée dans le golfe de Guinée, région particulièrement touchée par la piraterie au cours de la dernière décennie. Cette baisse peut être expliquée, notamment, par les différentes mesures mises en œuvre dans la région pour lutter contre ce type de crime en mer. En effet, la tendance à la baisse se poursuit dans la région, où seulement 52 événements liés à la piraterie et au brigandage ont été relevés en 2021²⁸.

16. Quant à la région de l'Asie, l'année 2021 comptabilise le plus grand nombre de cas d'attaques depuis 2015. Le nombre d'incidents relevés en Asie du Sud-Est montre que certaines zones de la région demeurent très prisées des brigands et des pirates. Sur les 96 événements recensés en 2020, plus de la moitié des attaques, soit 50, ont été recensées dans les détroits de Singapour et de Malacca, où les pirates ont profité de la situation géographique pour aborder les navires et voler leur matériel²⁹ à bord.

17. Dans cette région comme ailleurs, les actes de piraterie et vols à main armée en mer ont engendré d'importants coûts sur le plan socioéconomique, aussi bien pour les États que pour l'industrie maritime dans son ensemble.

C. Coûts socioéconomiques de la piraterie et des vols à main armée en mer

18. En termes de coûts économiques et sociaux liés à la piraterie maritime et aux vols à main armée en mer, les statistiques sont des plus alarmantes quand on sait l'importance de l'économie des transports maritimes dans le développement des nations. En effet, 90 % des biens échangés dans le monde transitent par des routes maritimes, dont un grand nombre sont menacées par les pirates. Les actes de piraterie ainsi que les vols à main armée en mer s'accompagnent bien souvent d'une multitude d'autres actes illicites tels que le terrorisme maritime³⁰, la corruption, le blanchiment d'argent, la violation du droit international des droits de l'homme, la pêche illégale, le rejet illicite de déchets et de substances toxiques dans les mers et les océans, la traite des êtres humains et le trafic de drogues³¹, etc.

19. La piraterie maritime cible généralement des navires privés et des navires d'État utilisés à des fins commerciales, et cause d'importants préjudices aux acteurs privés de l'industrie maritime³². De plus, les membres d'équipage d'un navire attaqué

²⁶ Ibid., p. 50.

²⁷ Ibid., p. 52.

²⁸ Ibid., p. 21.

²⁹ MICA Center, *Rapport annuel 2020* (voir *supra* la note 18), p. 52.

³⁰ M. Pathak, « Maritime violence: piracy at sea & marine terrorism today », *Windsor Review of Legal and Social Issues*, vol. 20 (2005), p. 65 à 79.

³¹ H. R. Williamson, « New thinking in the fight against marine piracy: financing and plunder preempting piracy before prevention becomes necessary », *Case Western Reserve Journal of International Law*, vol. 46 (2013), p. 335 à 354 ; et S. Whitman et C. Suarez, « Dalhousie Marine Piracy Project: The root causes and true costs of marine piracy », *Marine Affairs Program Technical Report*, n° 1 (2012).

³² S.-A. Mildner et F. Groß, « Piracy and world trade: the economic costs », dans Stefan Mair, dir. publ., *Piracy and Maritime Security: Regional Characteristics and Political, Military, Legal and Economic Implications*, Berlin, Stiftung Wissenschaft und Politik, 2011, p. 20 à 33, aux pages 26 à 28.

courent le risque d'être séquestrés pendant une très longue période³³. S'ils ne sont pas blessés grièvement, ils sont violemment tués et jetés par-dessus bord. Les armateurs risquent de devoir payer de lourdes rançons³⁴ pour obtenir la libération de leur équipage et récupérer leur cargaison et leur navire. Les sociétés d'assurance maritime, généralement les mutuelles de protection et d'indemnisation (clubs P&I), doivent tenir compte des risques engendrés par les actes de piraterie et vols à main armée en mer avant de conclure les contrats d'assurance maritime avec les transporteurs maritimes et les chargeurs de cargaison. L'évaluation de ces risques se traduit par l'introduction de clauses spécifiques dans leurs contrats d'assurance maritime et par une augmentation subséquente du coût total du transport maritime³⁵. L'une des solutions retenues pour juguler cette problématique a été d'associer les entreprises privées à la lutte contre la piraterie, malgré les controverses entourant cette approche et son fondement en droit international.

20. Les répercussions humaines et économiques de la piraterie et des vols à main armée en mer sont loin d'être négligeables. En 2010, 26 % des victimes de piraterie ont été prises en otages, soit 1 181 personnes sur 4 185 au total, et 59 % des otages ont subi des niveaux élevés de violence³⁶. À eux seuls, les actes de piraterie commis en Somalie ont eu un coût économique estimé entre 1 et 16 milliards de dollars des États-Unis d'Amérique, qui s'explique par des coûts additionnels de carburant occasionnés par les changements d'itinéraire, la majoration de la prime d'assurance de 20 000 dollars par trajet, la réduction du nombre de navires-citernes disponibles et l'augmentation des taux d'affrètement³⁷. S'y ajoute le montant de lourdes rançons payées par les armateurs aux pirates, qui va de 500 000 à 5,5 millions de dollars. Par exemple, les seuls actes de piraterie commis dans le golfe d'Aden ont donné lieu au versement d'un montant total de 160 millions de dollars³⁸. On a estimé par ailleurs que 10 détournements de navires avaient fait baisser les exportations entre l'Asie et l'Europe de 11 %, soit une perte de 28 milliards de dollars³⁹. Quant aux bateaux de pêche, ils subissent un nombre important d'attaques de pirates qui visent généralement les prises de stocks de poissons et le matériel de valeur, dont le coût se chiffre en milliers de dollars par bateau et en millions de dollars pour chaque région concernée⁴⁰. Enfin, on estime à 1,15 milliard de dollars par an le coût des mesures de sécurité mises en œuvre par les marines des pays de l'Union européenne et de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), et à 4,7 milliards de dollars par an les mesures de lutte contre la piraterie prises par des acteurs privés⁴¹. Les mesures préventives et répressives mises en place par les États sur les plans national, régional et multilatéral sont si dissuasives que les pirates ont cette capacité d'adapter leur *modus operandi* aux stratégies visant à les capturer et à les punir.

³³ Ibid., p. 12.

³⁴ C. P. Hallwood et T. J. Miceli, *Maritime Piracy and Its Control: An Economic Analysis*, New York, Palgrave Macmillan, 2015, p. 5 et 6.

³⁵ Voir R. Wright, « Piracy set to escalate shipping costs », *Financial Times*, 20 novembre 2008 ; et C. M. Douse, « Combating risk on the high sea: an analysis of the effects of modern piratical acts on the marine insurance industry », *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 35 (2010), p. 267 à 292, aux pages 278 à 281.

³⁶ T. C. Skaanild, « Piracy: armed robbery, kidnapping, torture and murder at sea », dans M. Q. Mejia, C. Kojima et M. Sawyer, dir. publ., *Piracy at Sea*, New York, Springer, 2013, p. 23 à 30, à la page 24 ; Hallwood et Miceli, *Maritime Piracy and Its Control* (voir *supra* la note 34), p. 4 ; et Whitman et Suarez, « Dalhousie Marine Piracy Project » (voir *supra* la note 31), p. 70.

³⁷ Hallwood et Miceli, *Maritime Piracy and Its Control* (voir *supra* la note 34), p. 5.

³⁸ Ibid., p. 5 et 6 ; voir aussi Whitman et Suarez, « Dalhousie Marine Piracy Project » (note 31 *supra*), p. 57.

³⁹ Hallwood et Miceli, *Maritime Piracy and Its Control* (voir *supra* la note 34), p. 58.

⁴⁰ Whitman et Suarez, « Dalhousie Marine Piracy Project » (voir *supra* la note 31), p. 59 à 61.

⁴¹ Hallwood et Miceli, *Maritime Piracy and Its Control* (voir *supra* la note 34), p. 6.

D. *Modus operandi* des crimes de piraterie et vols à main armée en mer

21. Le *modus operandi* de l'acte de piraterie et du vol à main armée en mer peut être illustré par ce que disait déjà, il y a deux siècles, le capitaine Henry Keppel, grand chasseur des pirates de l'Orient au XIX^e siècle : « les pirates ont poussé partout où se trouve un foisonnement d'îles offrant des criques et des plages, des pointes, des rochers et des récifs, bref, des facilités pour guetter, surprendre, attaquer, échapper »⁴² en cherchant toujours à se mettre à l'abri des poursuites et des sanctions. Autrement dit, le pirate aguerri connaît la géographie des océans et des mers. Il sait se servir des cartes marines. Sans doute sait-il se jouer des failles du droit international des espaces maritimes pour agir, et prospérer grâce aux butins obtenus de l'écume des mers et des océans. Les pirates s'attaquent généralement la nuit aux grands navires à la manœuvre difficile et de faible vitesse, surtout lorsqu'ils font route dans des zones insulaires, les archipels, dans des mers fermées ou semi-fermées et dans les détroits, etc. S'ils agissent en haute mer, c'est parce que la scène du crime est assez vaste pour agir en toute tranquillité et impunité, à l'abri des regards indiscrets des navires, et éviter d'éventuelles poursuites. Vitesse et rapidité sont, entre autres, les qualités des pirates aguerries. Le temps, de préférence la nuit, est leur principal allié.

22. Devant la gravité des actes de piraterie maritime, le Conseil de sécurité, agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, a adopté une série de résolutions⁴³ concernant plus particulièrement les actes de piraterie commis au large des côtes somaliennes et dans le golfe de Guinée. D'autres régions comme le golfe d'Aden, les détroits de Malacca et de Singapour, et la mer des Caraïbes n'ont pas été épargnées par les actes de piraterie maritime et vols à main armée en mer. Ainsi, depuis 2008, les résolutions prises par le Conseil de sécurité ont autorisé les États qui coopèrent avec le Gouvernement somalien à user légitimement de tous les moyens nécessaires pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et vols à main armée dans cette zone. Ces résolutions ont permis aux États d'intervenir dans les eaux territoriales somaliennes afin de poursuivre, d'interpeller, de saisir et d'arrêter des pirates⁴⁴ pour les juger et les sanctionner. La piraterie au large des côtes somaliennes n'a fait que mettre en évidence l'approche opportuniste des interventions militaires autorisées par le Conseil de sécurité, dans la mesure où « les efforts internationaux n'interviennent que lorsque la situation atteint un niveau dramatique parce que relayée par la presse et les médias télévisuels »⁴⁵.

23. Depuis 2008, presque toutes les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité ont été reconduites systématiquement chaque année, jusqu'en mars 2022. Depuis cette date, le Conseil de sécurité n'a pas renouvelé l'autorisation accordée aux navires étrangers coopérant avec le Gouvernement somalien de lutter contre la piraterie, puisqu'aucune attaque de pirates n'a été déplorée depuis quatre ans⁴⁶. Toutefois, le

⁴² P. Gosse, *Histoire de la piraterie*, Paris, Payot, 1978, p. 13.

⁴³ Résolutions 1814 (2008) du 15 mai 2008, 1816 (2008) du 2 juin 2008, 1838 (2008) du 7 octobre 2008, 1844 (2008) du 20 novembre 2008, 1846 (2008) du 2 décembre 2008, 1851 (2008) du 16 décembre 2008, 1897 (2009) du 30 novembre 2009, 1918 (2010) du 27 avril 2010, 1950 (2010) du 23 novembre 2010, 1976 (2011) du 11 avril 2011, 2015 (2011) du 24 octobre 2011, 2018 (2011) du 31 octobre 2011, 2020 (2011) du 22 novembre 2011, 2039 (2012) du 29 février 2012, 2077 (2012) du 21 novembre 2012, 2125 (2013) du 18 novembre 2013, 2184 (2014) du 12 novembre 2014, 2246 (2015) du 10 novembre 2015, 2316 (2016) du 9 novembre 2016, 2383 (2017) du 7 novembre 2017, 2442 (2018) du 6 novembre 2018, 2500 (2019) du 4 décembre 2019, 2554 (2020) du 4 décembre 2020, et 2608 (2021) du 3 décembre 2021.

⁴⁴ T. Walker et D. Reva, « La piraterie somalienne est-elle enfin sous contrôle ? », Institut d'études de sécurité, 21 avril 2022.

⁴⁵ A.-A. Flagel, « Le renouveau de la piraterie internationale », thèse de doctorat, Université de la Nouvelle-Calédonie, 2013, p. 30.

⁴⁶ Le Figaro, « Fin de l'autorisation de l'ONU de lutter contre la piraterie dans les eaux

non-renouvellement des autorisations du Conseil de sécurité ne signifie pas le retrait total et définitif des forces d'intervention, puisque « ces navires et avions pourront poursuivre la lutte contre la piraterie dans les eaux internationales mais sans entrer dans l'espace aérien de la Somalie ou dans ses eaux nationales »⁴⁷. Le Conseil de sécurité a reconduit en 2019 et en 2020⁴⁸ ses autorisations accordées aux États et aux organisations régionales qui coopèrent avec les autorités somaliennes dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes. Le Conseil de sécurité a plutôt jugé opportun de procéder à une prorogation technique de trois mois en décembre 2021, afin de « permettre une transition vers un cadre de coopération maritime bilatérale » pour aider la Somalie à préserver les gains acquis depuis quinze ans⁴⁹.

24. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a également présenté, le 3 novembre 2021, en application de la résolution 2554 (2020) du Conseil de sécurité, un rapport sur la situation concernant la piraterie et les vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes. Il y a souligné l'absence marquée d'attaques de piraterie, démontrant ainsi l'efficacité des mesures appliquées par le Gouvernement fédéral somalien, le secteur des transports maritimes et la communauté internationale, notamment à travers le Conseil de sécurité et les forces navales⁵⁰ de la coalition internationale. En plus des résolutions du Conseil de sécurité, qui seront analysées de manière approfondie dans le deuxième rapport du Rapporteur spécial, il existe de nombreux traités et instruments internationaux, de types régionaux, sous-régionaux et multilatéraux, tels que l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie⁵¹, conclu en 2004 et auquel 16 pays asiatiques sont originairement parties⁵². Cinq États européens – à savoir l'Allemagne, le Danemark, la Norvège, les Pays-Bas (Royaume des) et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord – et deux États non européens – l'Australie et les États-Unis – ont par la suite adhéré à cet accord. Parmi eux, nombreux sont ceux qui se sont dotés de lois⁵³ pour faire face à la piraterie maritime, ce qui a créé une importante jurisprudence et permis de renforcer les moyens de prévention et la répression des actes de piraterie dans certaines régions⁵⁴. Par la suite, d'autres instruments de coopération sous-régionale ont été adoptés pour lutter contre la piraterie, notamment le Code de conduite concernant la répression des actes de

somaliennes », 11 mars 2022.

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ Résolutions 2500 (2019) du 4 décembre 2019, et 2554 (2020) du 4 décembre 2020.

⁴⁹ Organisation des Nations Unies, « Le Conseil de sécurité reconduit pour trois mois les autorisations accordées à la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes », 3 décembre 2021.

⁵⁰ S/2021/920, par. 65.

⁵¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2398, n° 43302, p. 199. Voir aussi Centre de partage d'information concernant l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, *Annual Report 2022* (note 21 *supra*) et *Regional Guide 2 to Counter Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, mars 2022.

⁵² Voir B. Martin-Castex et G. Loonis-Quélen, « L'Organisation maritime internationale et la piraterie ou le vol à main armée en mer : le cas de la Somalie », *Annuaire français de droit international*, vol. 54 (2008), p. 77 à 117, à la page 86. Sont originairement parties à cet accord, adopté à l'initiative du Japon, les États suivants : Bangladesh, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine, Inde, Indonésie, Japon, Malaisie, Myanmar, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande et Viet Nam.

⁵³ Voir Division des affaires maritimes et du droit de la mer, « Piracy under international law », 24 mai 2012.

⁵⁴ *International Piracy on the High Seas: Hearing before the Subcommittee on Coast Guard and Maritime Transportation of the Committee on Transportation and Infrastructure House of Representatives – One Hundred Eleventh Congress, First Session, 4 February 2009*, Washington, U. S. Government Printing Office, 2009, déclaration de Giles Noakes, disponible à l'adresse suivante : <https://www.govinfo.gov/content/pkg/CHRG-111hhr47259/html/CHRG-111hhr47259.htm>.

piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden⁵⁵ (Code de conduite de Djibouti), largement inspiré de l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, adopté en 2009 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale et auquel neuf États étaient originellement parties, à savoir Djibouti, l'Éthiopie, le Kenya, Madagascar, les Maldives, la République-Unie de Tanzanie, les Seychelles, la Somalie et le Yémen. Un deuxième code de conduite, le Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre⁵⁶ (Code de conduite de Yaoundé), applicable aux pays de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), a été adopté en 2013, au Cameroun. Ces accords de coopération régionaux et sous-régionaux seront étudiés plus avant dans le deuxième rapport du Rapporteur spécial.

25. La piraterie maritime est aujourd'hui un sujet de préoccupation majeure pour l'ensemble de la communauté internationale, d'autant plus que des actes de piraterie sont commis dans toutes les zones maritimes et nuisent, à différents degrés, aux intérêts de tous les États du monde, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, ou qu'il s'agisse d'entreprises privées de l'industrie maritime. La réduction très significative dans le monde des cas de piraterie maritime et des vols à main armée en mer requiert de la vigilance, dans la mesure où la piraterie s'est avérée être une crise cyclique, susceptible de resurgir à tout moment lorsque les conditions de sa perpétration sont réunies. Loin donc d'apparaître comme une relique du passé, comme l'insinuaient si bien Philippe Gosse en ces termes : « Les temps modernes semblent avoir liquidé la piraterie [...]. Il est à penser que cette disparition est définitive. Il est difficile de concevoir que, même si notre civilisation venait à être bouleversée et qu'à nouveau l'illégalité devienne la loi, le pirate fasse une nouvelle apparition. »⁵⁷ Ce pronostic ne s'est pas réalisé puisque la piraterie et la criminalité maritime continuent de poser des problèmes, notamment dans le golfe de Guinée où, selon une étude, au premier semestre de 2018, plus de 40 % des actes de piraterie signalés dans le monde avaient été commis⁵⁸.

26. Le crime de piraterie maritime connaît aujourd'hui une recrudescence sans précédent, comme le montrent les actes commis dans l'océan Indien, au large des côtes somaliennes et dans le golfe de Guinée, dans les détroits de Singapour et de Malacca, dans la péninsule arabique, la mer des Caraïbes, la mer de Célèbes, la mer de Java, les mers de Chine septentrionale (mer Jaune) et méridionale, et le golfe du Bengale⁵⁹, confirmant ainsi l'idée selon laquelle « [l']espace se conjugue aux aléas de la navigation et devient le meilleur allié des pirates »⁶⁰. On comprend dès lors pourquoi les régions ainsi citées sont celles qui sont propices à la perpétration des actes de piraterie maritime.

⁵⁵ Fait à Djibouti le 29 janvier 2009. Voir Conseil de l'Organisation maritime internationale, document C 102/14, annexe, document joint 1, annexe à la résolution 1.

⁵⁶ Fait à Yaoundé le 25 juin 2013. Disponible à l'adresse suivante : https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-code_de_conduite.pdf.

⁵⁷ Gosse, *Histoire de la piraterie* (voir *supra* la note 42), p. 358.

⁵⁸ Danemark, Ministère des affaires étrangères *et al.*, « Priority paper for the Danish efforts to combat piracy and other types of maritime crime 2019-2022 », p. 6.

⁵⁹ Hallwood et Miceli, *Maritime Piracy and Its Control* (voir *supra* la note 34), p. 3 et 4 ; et Bureau maritime international, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1 January – 31 December 2018*, Londres, janvier 2019.

⁶⁰ P. Jacquin, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers* (voir *supra* la note 2), p. 50.

E. Droit applicable à la piraterie et au vol à main armée en mer

27. « [P]irates de l'Antiquité, corsaires du Moyen Âge, flibustiers et boucaniers des Temps modernes, beaucoup d'autres encore, sans doute »⁶¹, telles sont les figures du pirate traversant le temps et l'espace. Dans le temps, le droit applicable au pirate avant notre ère était le droit international coutumier. En effet, la piraterie comme crime du droit des gens a été pendant des siècles réprimée par les lois et coutumes de la mer, au nombre desquelles l'on rappellera la règle coutumière de la compétence universelle, qui reconnaît à toutes les nations compétence pour poursuivre, arrêter, juger et sanctionner le pirate trouvé en haute mer. Ce criminel a été, selon les époques, qualifié juridiquement comme étant « ennemi de l'humanité », « ennemi de tous », « ennemi commun à tous » (*communis hostis omnium*), « ennemi du genre humain » (*hostis humani generis*) ou « criminel contre l'humanité », pour justifier la compétence universelle de tous les États quant à sa répression. Le raisonnement philosophique qui sous-tend ces qualificatifs se trouve dans cette formule de Daniel Heller-Roazen : « [é]tant donné tout ce qu'ils partagent, les citoyens se doivent beaucoup les uns aux autres »⁶², ce qui suppose de s'assurer une défense individuelle et collective en cas de menace contre les intérêts collectifs. La mer étant un bien en partage ou un bien commun (*res communis*), sa protection incombe à tous, d'autant que le pirate porte atteinte à la sécurité de tous, en s'attaquant au libre commerce par la navigation maritime qui rapporte des biens et des richesses à toutes les nations, y compris celles qui n'ont pas d'accès aux mers et océans.

28. Parmi les normes coutumières qui s'appliquaient aux océans se trouve la règle de la liberté de la haute mer qui, de tout temps, a constitué le lieu exclusif de perpétration de la piraterie maritime. En effet, l'on a pu situer la piraterie de haute mer dès la seconde moitié du XVII^e siècle⁶³. On pourrait même avancer que la haute mer et la piraterie maintiennent une sorte de relation symbiotique que l'œuvre de codification n'a pas réussi à défaire. En effet, malgré le développement du droit de la mer et le redécoupage des océans et des mers en plusieurs zones maritimes, le destin de la piraterie semble n'être attaché qu'à la haute mer, et pas ailleurs. Ainsi, dans cet effort du développement progressif du droit de la mer, tout acte de piraterie commis dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures et dans les eaux archipélagiques est plutôt qualifié de vol à main armée en mer. Cette requalification des faits traduit le besoin de compléter ou de clarifier le droit positif.

29. En outre, les coutumes de la mer ont pendant longtemps soustrait cet espace international de toute appropriation privative par les États. Aucune prétention souverainiste et territorialiste ne saurait s'y exercer, puisqu'il est admis que « [l]es prétentions à posséder la haute mer, qu'on les fonde sur la "découverte", les bulles papales, le droit de la guerre et de la conquête ou de l'occupation et la prescription, sont toutes [...] invalides »⁶⁴. Ce sont les mêmes coutumes de la mer qui autorisaient les vaisseaux de guerre à pourchasser les pirates. Ainsi, la Méditerranée est devenue la *mare nostrum* de Rome, après que le général Pompée et son armée ont réussi à débarrasser Rome de la piraterie en 67 av. J.-C.⁶⁵. Au XV^e siècle, à Venise, ce sont des vaisseaux de guerre qui ont affronté les pirates⁶⁶. En 1400, c'est « une opération conjugée des flottes de Brême et de Hambourg [qui] avait réussi à liquider les pirates de l'île de Gotland »⁶⁷, en mer Baltique. Entre 1608 et 1614, la Royal Navy, marine

⁶¹ Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : le pirate contre les nations* (voir *supra* la note 7), p. 7.

⁶² *Ibid.*, p. 13.

⁶³ P. Jacquin, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers* (voir *supra* la note 2), p. 81.

⁶⁴ Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : le pirate contre les nations* (voir *supra* la note 7), p. 137.

⁶⁵ P. Jacquin, *Sous le pavillon noir : pirates et flibustiers* (voir *supra* la note 2), p. 22 et 23.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 29.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 35.

de guerre anglaise, a réussi à repousser les pirates vers d'autres cieux⁶⁸, tandis que les Espagnols armaient systématiquement leurs navires contre les pirates⁶⁹. Comme le rappelle Philippe Jacquin, « [a]u XVIII^e siècle, l'essor considérable des marines de guerre, principalement celle de l'Angleterre, met un terme rapide à la piraterie »⁷⁰. En Asie, en mer de Chine, vers 1550, des soldats étaient positionnés à bord des navires de guerre et les garnisons renforcées⁷¹ pour mener la lutte contre les pirates, et on a vu plus tard comment « la campagne militaire du gouverneur Na Yen Cheng [...] [e]scorté par de lourdes jonques armées de canons [...] coule des navires pirates »⁷².

30. Ainsi, le droit international moderne applicable à la prévention et à la répression de la piraterie relève à la fois du droit international coutumier et du droit conventionnel, particulièrement la Convention sur la haute mer⁷³, de 1958, et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁷⁴, de 1982. Toutefois, avant l'adoption de ces deux conventions majeures, il faut rappeler les travaux menés en 1932 par l'Université Harvard sur la piraterie. C'est sur la base de ces travaux que la Commission a pu rédiger les projets d'article sur la piraterie qui seront repris dans une large mesure dans la Convention sur la haute mer, en ses articles 14 à 23. L'article 15 de la Convention sur la haute mer définit la piraterie en ces termes :

Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés :

- 1) Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés :
 - a) En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord ;
 - b) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;
- 2) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate ;
- 3) Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas 1 ou 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter.

31. Dans une très large mesure, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a repris quasiment les mêmes dispositions contenues dans la Convention sur la haute mer. Ce sont donc ces dispositions codifiées qui s'appliquent et constituent le point de départ de l'examen du sujet. De plus, les aspects du sujet qui ne sont pas directement régis par ces dispositions seront analysés sur la base d'autres instruments et de la pratique des États, de manière soit à proposer, s'il y a lieu, la codification des normes coutumières émergentes, soit à s'inscrire dans la perspective du développement progressif du droit international de la piraterie d'une façon qui puisse être utile aux États, soit à envisager à la fois la codification et le développement progressif dans un même instrument juridique.

⁶⁸ Ibid., p. 54.

⁶⁹ Ibid., p. 73.

⁷⁰ Ibid., p. 93.

⁷¹ Ibid., p. 100.

⁷² Ibid., p. 102.

⁷³ Convention sur la haute mer (Genève, 29 avril 1958), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 450, n° 6465, p. 11.

⁷⁴ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay, 10 décembre 1982), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1834, n° 31363, p. 3.

32. Le régime juridique de la piraterie est encadré par un certain nombre de dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il s'agit principalement des articles 100 à 111, soit 12 articles. À ces derniers s'ajoutent, par la technique des renvois, d'autres articles pertinents qui, bien qu'ils soient spécifiques dans leur objet, renvoient à la partie de la Convention relative au régime juridique de la haute mer. Ainsi, l'article 58 sur les droits et obligations des autres États dans la zone économique exclusive renvoie en son paragraphe 2 aux dispositions relatives à la haute mer en ces termes : « Les articles 88 à 115, 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. » Du moment que les mesures prises par les États pour prévenir et réprimer la piraterie n'ont rien d'incompatible avec le régime juridique de la zone économique exclusive, ces mesures ont vocation à s'appliquer aussi bien en haute mer que dans la zone économique exclusive. Autrement dit, la piraterie a lieu principalement en haute mer et, par extension, dans la zone économique exclusive de 200 milles marins des côtes où l'État côtier exerce ses droits souverains selon le fondement de la clause de non-incompatibilité figurant à l'article 58, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

33. Du moment que la piraterie est juridiquement censée n'être commise qu'en haute mer, où aucune juridiction ou compétence ne peut s'exercer en dehors de celle de l'État du pavillon, le droit international a non seulement édicté l'obligation de coopérer à la répression de la piraterie⁷⁵ dans toute la mesure du possible, mais a aussi envisagé l'exception de la compétence universelle en disposant ce qui suit :

Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, saisir un navire ou un aéronef pirate [...]. Les tribunaux de l'État 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 foi⁷⁶.

On s'aperçoit que, tout en établissant une compétence universelle, l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'est en réalité qu'une clause facultative qui n'impose aux États aucune obligation de poursuivre ou d'exercer leur compétence à l'encontre des actes de piraterie perpétrés en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État. Si une poursuite doit être exercée contre un navire pirate, l'acte de poursuite est encadré par des procédures bien établies par la Convention.

34. En effet, la poursuite d'un navire ne peut être faite que par un navire de guerre, un navire militaire ou un navire affecté à un service public. En général, il doit s'agir d'un navire d'État ou d'un navire ayant été autorisé par un État pour accomplir certaines missions en mer. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer précise que ne peuvent effectuer le droit de visite, de poursuite et de saisie de navires pour cause de piraterie que les seuls « 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 »⁷⁷.

35. L'arraisonnement du navire étranger par un navire de guerre ne peut se faire que si le navire de guerre, dans l'exercice du « droit de visite »⁷⁸, a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire, entre autres crimes, se livre à la piraterie⁷⁹. L'exercice du droit de visite par les seuls navires de guerre tire son fondement de l'immunité de

⁷⁵ Ibid., art. 100.

⁷⁶ Ibid., art. 105.

⁷⁷ Ibid., art. 107.

⁷⁸ Ibid., art. 110.

⁷⁹ Ibid., art. 110 a.

juridiction et d'exécution dont bénéficient en droit international de tels navires. Le droit de visite peut être perçu comme un droit d'approche et d'inspection d'un navire suspecté d'avoir commis des infractions en violation des lois et règlements de l'État côtier et des règles du droit international général ou conventionnel. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer précise ce qui suit, en son article 110, paragraphe 1 :

Sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité, un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger, autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux articles 95 et 96, ne peut l'arraisonner que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire :

a) se livre à la piraterie ;

[...]

Quant au « droit de poursuite »⁸⁰, il s'exerce dans le cas où les autorités compétentes de l'État côtier ont de sérieuses raisons de penser qu'un navire étranger a contrevenu aux lois et règlements de cet État. Cependant, pour exercer un tel droit, l'État poursuivant doit observer les procédures prévues à cet effet⁸¹. La Convention précise que « [l]e droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires ou d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet »⁸². L'immunité dont jouissent les navires de guerre et, plus généralement, les navires d'État peut toutefois ne pas être invoquée si ces navires s'écartent ou enfreignent l'exercice des missions de souveraineté ou de service public auxquelles ils sont affectés. Il en est ainsi pour les navires de guerre, les navires d'État ou les aéronefs d'État dont l'équipage s'est mutiné et a commis les actes visés à l'article 101 de la Convention⁸³. Selon le droit interne des États, de tels navires peuvent conserver ou perdre la nationalité ou le pavillon de l'État qui l'a conféré⁸⁴. Quant à la saisie d'un navire ou d'un aéronef pirate, elle relève de la compétence de tout État⁸⁵ d'exercer ou non le droit de poursuite sur le fondement de la compétence universelle. Il s'agit d'un droit et non d'une obligation de poursuivre le navire pirate. L'arrestation et la saisie d'un navire suspecté de piraterie ne peuvent s'effectuer que si l'État poursuivant a de sérieuses raisons de soupçonner qu'un navire se livre à des actes de piraterie, faute de quoi cet État engage sa responsabilité pour saisie arbitraire ayant causé toute perte ou tout dommage au navire saisi⁸⁶.

36. Si, en général, nombre de dispositions concernant la piraterie ont soulevé des questionnements et des controverses, celles relatives à sa définition ont suscité les plus vifs débats et des interprétations contradictoires concernant la pratique législative et judiciaire des États.

37. En effet, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a défini le crime de piraterie maritime en codifiant les normes coutumières qui s'y appliquaient. Selon l'article 101 de la Convention,

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

⁸⁰ Ibid., art. 111.

⁸¹ Ibid.

⁸² Ibid., par. 5.

⁸³ Ibid., art. 102.

⁸⁴ Ibid., art. 104.

⁸⁵ Ibid., art. 105.

⁸⁶ Ibid., art. 106.

- 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 État ;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

38. De cette définition, l'on retient que le droit applicable a localisé territorialement ou géographiquement la commission du crime de piraterie en haute mer, qui est régie par le principe de la liberté de navigation. En haute mer, la seule autorité qui a compétence sur le navire en ce lieu est l'État du pavillon, c'est-à-dire l'État dont le navire arbore le pavillon, soit l'État d'octroi de la nationalité. Le principe de la liberté de la haute mer est assorti toutefois de certaines exceptions à la loi du pavillon. C'est le cas, par exemple, de la piraterie commise en haute mer, où la loi du pavillon cesse de s'appliquer, puisqu'il est reconnu que tous les États ont compétence pour poursuivre et sanctionner les actes de piraterie sur le fondement de la compétence universelle. Le pirate n'est supposé commettre juridiquement les actes criminels qu'en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État. Pourtant, on s'aperçoit que celui-ci ne s'accommode plus de limites géographiques définies en mer, puisqu'il se déplace de la haute mer vers les côtes, agit dans les eaux intérieures et dans la mer territoriale des États côtiers en commettant des actes criminels en tous points similaires à des actes de piraterie maritime tels qu'ils sont définis à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Se pose ainsi la question fondamentale de la clarification de la définition du concept de piraterie maritime, et sa nécessaire distinction avec le crime de vol à main armée en mer. Cet exercice de clarification se fera à partir de la pratique des États, examinée sur les plans législatif et judiciaire, selon une approche régionale.

39. Au regard du droit international, plus précisément selon les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la piraterie maritime se définit comme tout acte de violence, de détention ou de déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire privé, agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre navire, y compris les personnes ou les biens à son bord, en haute mer⁸⁷. Sur les 194 États du monde, 93 (soit 48 %) ne prévoient pas de définition de la piraterie maritime, tandis que 101 (soit 52 %) prévoient une telle définition.

40. Le droit applicable est à la fois le droit international général ou conventionnel, et le droit interne des États ayant adopté des législations sur la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer. Le droit international, bien qu'ayant posé les principes de la poursuite et de la répression des actes de piraterie, a laissé le soin aux États d'exercer leur compétence en matière d'incrimination et de répression. Pour le moment et dans une large mesure, c'est le droit interne des États qui s'applique en matière de piraterie, puisqu'à ce jour, il n'existe pas au niveau international de mécanismes juridictionnels pour statuer sur les crimes de piraterie maritime et de vol à main armée en mer. Bien qu'il ait défini la piraterie, le droit international n'a déterminé ni la nature ni le contenu des sanctions applicables aux

⁸⁷ Ibid., art. 101.

pirates. C'est donc le juge pénal national, dans toutes les régions concernées par ces formes de criminalité, qui a eu la tâche d'appliquer soit la législation nationale, si elle existe, soit les dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui définit le concept de piraterie, et de l'article 105, qui met les États devant leur responsabilité en matière de poursuite et de répression des actes de piraterie.

41. De manière générale, le juge national saisi pour statuer sur des affaires de piraterie et de vol à main armée en mer applique les grands principes du droit pénal général, en observant à la fois les règles de procédure pénale et les dispositions du Code pénal, et en statuant entre autres sur les matières suivantes : les exceptions d'incompétence et d'irrecevabilité, l'application ou non du principe de la compétence universelle, l'administration et la recevabilité des preuves, ainsi que le fardeau de la preuve, l'existence ou non des éléments constitutifs de la piraterie, et la reconnaissance de la piraterie comme crime du droit des gens et relevant du *jus cogens*. Lors des procès ont été débattues les questions relatives aux enquêtes, à l'administration des preuves, aux témoignages, à la recevabilité des aveux, au droit d'accès des pirates à la justice et à un procès équitable, à la sanction de l'intention coupable (*mens rea*), à l'imprescriptibilité du crime de piraterie, à la commuabilité des peines, aux infractions multiples en lien avec l'infraction principale de piraterie, aux actes préparatoires, à la participation directe ou indirecte, et à la complicité. Quant à la tentative, elle est considérée comme un acte punissable. Dans certains cas, le juge a pris en compte des circonstances aggravantes et atténuantes. Enfin, les différents procès ont posé les problématiques liées à l'extradition, au transfert des procédures vers des États tiers, à l'application du principe *aut dedere aut judicare*, à l'entraide judiciaire, etc.

42. En plus des questions de procédure pénale de droit interne, d'autres questions de nature substantielle se sont posées au sein de la doctrine et au niveau du juge. C'est le cas notamment de la réaffirmation par le juge du principe selon lequel seule l'intervention des forces navales des États est requise pour l'exercice du droit de poursuite contre les pirates. Plus controversée cependant est la question de la légalité en droit international de la présence de personnel d'entreprises privées de sécurité à bord des navires marchands, en vue de leur protection par escorte jusqu'au port de destination. En outre, lorsqu'en haute mer ou dans les eaux territoriales, l'on se trouve en face de la double incrimination de piraterie et de vol à main armée en mer, la question se pose de savoir quelle infraction retenir, puisque la pratique des États offre des exemples de législations qui incriminent ces deux infractions.

43. On note aussi l'application par les juges de circonstances aggravantes et atténuantes. S'agissant des circonstances atténuantes, le juge se donne la marge de manœuvre nécessaire pour aménager la peine prévue en tenant compte des considérations humanitaires, intellectuelles et culturelles des individus accusés de crime de piraterie. C'est dans cet esprit que le juge a pu envisager dans certains cas de commuer la peine de mort en une peine d'emprisonnement à vie, sans doute dans le respect du principe selon lequel « il y a en effet une mesure dans la vengeance et le châtement »⁸⁸. Ce principe est tout le contraire de la conception antique de la punition des pirates, dont Cicéron était le chantre, soutenant à propos de ceux-ci que « les lois de la guerre ne leur sont pas applicables »⁸⁹, puisqu'ils ne peuvent être classés dans la catégorie juridique ni des criminels de guerre ni des ennemis de droit commun qui, eux, peuvent bénéficier de certains droits, contrairement aux pirates qui ne méritent que les pires châtements, y compris la peine capitale, au mépris de toute procédure judiciaire. Selon la conception antique et médiévale, le sort réservé au

⁸⁸ Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : le pirate contre les nations* (voir *supra* la note 7), p. 13.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 120.

pirate était la potence ou la décapitation. Le pirate moderne, par contre, malgré la gravité du crime commis, demeure un sujet de droit qui jouit des droits fondamentaux de l'homme, notamment le principe du droit de la défense et celui du procès équitable. Le respect de ces principes est illustré par plusieurs procès de pirates, comme l'examen de la pratique judiciaire le montrera.

F. Carences du dispositif juridique international applicable

44. La première carence du droit applicable à la piraterie apparaît dans cette approche qui consiste à cloisonner le milieu marin en plusieurs espaces maritimes, dont les régimes juridiques distincts oscillent entre des principes tout aussi distincts, à savoir les principes de souveraineté, les droits souverains, les droits souverains exclusifs, la juridiction et la liberté, selon que l'on se trouve dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale de 12 milles marins, dans la zone contiguë de 24 milles marins à partir des lignes de base, dans la zone économique exclusive de 200 milles marins, sur le plateau continental – dont la largeur se situe à un minimum de 200 milles et à un maximum de 350 milles marins à partir des lignes de base – ou en haute mer. Ce cloisonnement juridique ne facilite pas toujours la répression des actes de piraterie dans les circonstances où un navire poursuivant ne peut pénétrer la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État côtier sans avoir au préalable obtenu l'autorisation de ce dernier. Cette exigence peut prendre du temps, selon les procédures administratives et pénales des États, donnant le temps au pirate de s'échapper et de se mettre à l'abri des poursuites une fois dans les eaux territoriales. Pour lever cette restriction, il a fallu dans le cadre du règlement de la piraterie en Somalie que le Conseil de sécurité, agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, adopte plusieurs résolutions autorisant les forces navales étrangères à pénétrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer⁹⁰.

45. Ce cloisonnement du milieu marin rend quelque peu complexe tout essai de définition du crime de piraterie maritime selon le critère fondé sur le lieu de commission de l'infraction. Définir la piraterie selon le critère géographique par son rattachement exclusif à la haute mer s'avère restrictif, d'autant que la piraterie est d'une nature transfrontalière et se commettant dans un environnement physique homogène et intégré. Dès lors que les éléments constitutifs du crime de piraterie sont réunis, la scène du crime ne devrait avoir aucune conséquence sur la qualification juridique des faits⁹¹. En effet, les mêmes faits illicites devraient conduire à une même qualification de l'infraction, qui ne saurait varier selon que l'on passe d'un espace maritime à un autre. La réalité est que la localisation de l'acte de piraterie en haute mer semble aujourd'hui déphasée par rapport aux formes modernes de piraterie, qui se jouent des frontières et des limites en mer. La piraterie moderne n'est plus exclusivement hauturière, mais de plus en plus côtière, puisqu'elle se commet dans les ports et leurs approches, au regard de la caractéristique dynamique et mobile de la piraterie sur de grands rayons d'action en mer.

46. Sur la base de cette subdivision territoriale des océans et des mers, l'on réalise que ce qui est qualifié d'infraction de vol à main armée en mer ne peut être juridiquement commis que dans les espaces maritimes sous souveraineté des États. Pourtant, un certain nombre de législations nationales définissent le vol à main armée

⁹⁰ Résolution 1846 (2008) du Conseil de sécurité, par. 10.

⁹¹ Lors de l'examen du sujet « Régime de la haute mer » par la Commission, Georges Scelle a déclaré qu'il ne serait pas en mesure de soutenir une disposition définissant la piraterie par référence à la juridiction et non à la nature de l'acte. *Yearbook of the International Law Commission 1955*, vol. I, 290^e séance, p. 43, par. 70.

en mer comme étant un crime qui se commet en haute mer. À l'inverse, des législations ont pu localiser le crime de piraterie dans les espaces maritimes sous juridiction nationale. Enfin, on a pu constater que dans une même législation, les crimes de vol à main armée en mer et de piraterie sont considérés comme deux formes de criminalité qui se commettent en haute mer et dans les eaux sous juridiction nationale. Certaines législations, simplificatrices, considèrent que la piraterie n'est en soi qu'un vol à main armée en mer. Au regard de ce qui précède, la tentation est forte de soutenir que la pratique des États tend à remettre en question le schéma classique qui rattache le crime de piraterie à la haute mer. En effet, la piraterie commise dans les eaux territoriales et dans les eaux intérieures de l'État, bien qu'elle soit qualifiée de vol à main armée en mer, reste une piraterie dès lors qu'elle est définie comme telle par le droit interne. Cette piraterie de droit interne ne saurait cependant donner lieu à compétence universelle, contrairement à la piraterie du droit des gens qui, elle, implique l'exercice par tout État de la compétence universelle. Enfin, il ne faudrait pas perdre de vue la dimension continentale ou terrestre de la piraterie, en ce sens que la planification des attaques pirates se déroule généralement à terre avant que l'acte se concrétise ensuite en mer, et des études ont démontré cette réalité⁹².

47. La deuxième carence concerne le mobile du crime, autrement qualifié par les termes « fins privées » dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁹³ et par « buts personnels » dans la Convention sur la haute mer⁹⁴. Dans un cas comme dans l'autre, le mobile est la recherche de gains financiers par des demandes de rançon ou des vols de biens à bord d'un navire. Il s'agit de l'appât du butin. Les formules peuvent diverger d'une législation à une autre. Le mobile des « fins privées » peut prendre en effet plusieurs qualificatifs, notamment le « gain matériel ou non matériel », les « fins égoïstes », les « fins personnelles », les « avantages matériels », etc. Cette variété des termes dans la définition de la notion de « fins privées » traduit toute la difficulté à interpréter ce concept dans la situation où un navire d'État est utilisé pour commettre des actes de piraterie et à des fins privées. Le mobile du crime de piraterie et le statut du navire ou de l'aéronef (privé ou public) n'ont pas toujours brillé par leur clarté, quand il a été question d'une définition moderne de la piraterie tenant compte de l'évolution du droit de la mer ainsi que des capacités techniques et tactiques dont font preuve les pirates des temps modernes.

48. La distinction est donc faite entre, d'une part, les fins privées qui caractérisent l'acte de piraterie et, d'autre part, les fins politiques ou idéologiques qui caractérisent généralement les actes terroristes visant à déstabiliser un gouvernement, ou commis pour des raisons religieuses ou ethniques⁹⁵. C'est le cas, par exemple, lorsque l'acte de piraterie maritime perpétré dans l'archipel de Sulu, aux Philippines, devient en même temps une source de revenus des groupes affiliés à l'État islamique⁹⁶. Si, en théorie, cette distinction est tenable, dans la pratique cependant, elle peut soulever quelques interrogations tant la distinction n'est pas toujours aisée à faire entre mobile politique et mobile privé : le mobile politique, qui peut justifier un acte terroriste en mer, peut tout aussi bien se doubler du mobile privé, soit la recherche du lucre pour continuer d'exister grâce au butin. En outre, « [u]n 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 »⁹⁷. Lorsque ces deux mobiles existent

⁹² *National Geographic*, hors-série n° 49, *Pirates*, juin-juillet 2021, p. 23.

⁹³ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, art. 101.

⁹⁴ Convention sur la haute mer, art. 15.

⁹⁵ A. Rajput, « Maritime security and threat of a terrorist attack », *Pace International Law Review*, vol. 34, n° 2 (2022), p. 1 à 62, à la page 38.

⁹⁶ *Le Monde*, hors-série, *Géopolitique des îles en 40 cartes*, juillet-août 2019, p. 22.

⁹⁷ Flagel, « Le renouveau de la piraterie internationale » (voir *supra* la note 45), p. 110. Les italiques ont été ajoutés.

simultanément et sont en lien avec le même acte criminel, la question est de savoir comment dissocier les deux et quelle qualification retenir entre piraterie maritime et terrorisme maritime. En réalité, il s'agit de deux formes de criminalité en mer qui peuvent se nourrir l'une de l'autre, puisque la piraterie demeure une forme de terreur qui peut être nourrie exclusivement par des fins privées, en dehors de toute revendication politique ou idéologique. Il n'est donc pas excessif de soutenir que le terrorisme en mer puisse être considéré « comme une forme de piraterie »⁹⁸. La question qui se pose finalement est celle de savoir l'effet utile qu'il y a à qualifier le mobile du crime comme l'un des éléments constitutifs de la piraterie maritime. Cette question a toute sa pertinence quand on a procédé à une évaluation de la pratique des États. En effet, l'on a pu réaliser que nombre de législations nationales ne se réfèrent aucunement à la condition des « fins privées » pour définir la piraterie, et il est même apparu que des États avaient assimilé le terrorisme à la piraterie maritime et vice versa.

49. La troisième carence se trouve dans la condition des deux navires comme élément de définition de la piraterie, au sens de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En effet, pour qu'il y ait piraterie, il est nécessaire qu'il y ait une attaque d'un navire contre un autre navire. Pourtant, la Convention ne donne pas de définition précise et objective de la notion de navire, se contentant de décrire sa condition juridique. En réalité, le concept même de navire souffre de quelque imprécision ou ambiguïté, puisque le droit maritime a tendance à considérer comme navire tout engin maritime susceptible de se mouvoir en mer. Selon le *Dictionnaire de droit international public*, « navire » est un « [t]erme essentiellement technique désignant toute construction flottante conçue pour naviguer en mer et y assurer, avec un armement et un équipage qui lui sont propres, le service auquel elle est affectée »⁹⁹. Cette définition pourrait somme toute inclure les barges et structures flottantes qui peuvent servir de moyens pour attaquer d'autres navires ou aéronefs. Tout engin maritime mobile autre qu'un navire pourrait d'ailleurs servir à commettre un acte de piraterie contre un autre navire, alors qu'en droit, seul un navire est censé s'attaquer illégalement à un autre navire. La définition du navire reste par conséquent variable et se laisse difficilement délimiter selon les termes des conventions internationales pertinentes, des législations nationales et des tribunaux internes¹⁰⁰. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne définit pas le navire. Elle se contente plutôt de décrire sa condition juridique¹⁰¹, et spécifie que chaque État doit déterminer les conditions d'attribution de sa nationalité, d'acquisition de son pavillon et de son immatriculation¹⁰². Selon la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, le terme « navire » désigne « un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes »¹⁰³. Certaines législations font mention des « navires de mer » et « navires fluviaux ». On s'est aperçu que la piraterie somalienne a donné la preuve que des petites embarcations motorisées et n'ayant pas conventionnellement le statut de navire pouvaient être utilisées pour s'attaquer à des navires plus imposants. On peut se demander pourquoi l'on ne parle pas de piraterie lorsqu'il s'agit d'une attaque par de tels engins contre des navires ou contre tout autre engin maritime, plus précisément contre les plates-formes de forage pétrolier et gazier au large, qui peuvent

⁹⁸ Rajput, « Maritime security and threat of a terrorist attack » (voir *supra* la note 95), p. 39.

⁹⁹ J. Salmon, dir. publ., *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant, 2001, p. 729.

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, art. 92.

¹⁰² Ibid., art. 91.

¹⁰³ Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Londres, 2 novembre 1973), telle que modifiée par le Protocole de 1978 (Londres, 17 février 1978), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1341, n° 22484, p. 3, art. 2, par. 4.

être mobiles ou fixes sur le plateau continental ou la zone économique exclusive. Certaines législations ont, dans leur définition de la piraterie, inclus l'attaque contre de tels ouvrages maritimes comme élément constitutif d'un acte de piraterie. Par ailleurs, la condition des deux navires n'est pas toujours appropriée, puisqu'il est possible qu'un acte de piraterie ait lieu lorsque ce sont des mutins qui, au sein d'un navire, prennent violemment le contrôle dudit navire en commettant les actes illicites définis à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Dans une telle hypothèse, ce ne sont pas deux navires qui sont impliqués, mais un seul navire attaqué par des mutins ou des passagers à son bord.

50. La quatrième carence se trouve dans la notion même de navire privé auquel fait référence l'article 102 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui dispose que « [l]es actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 101, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'État ou un aéronef d'État dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire ou un aéronef privé ». La conclusion à tirer de cette disposition ne devrait pas porter seulement sur le changement de statut juridique, de navire d'État à navire privé, sans autre conséquence. En effet, si l'on pousse la logique jusqu'au bout, le navire d'État qui perd cette qualité pour avoir commis des actes de piraterie, ou pour des faits de mutinerie, devient certes un navire privé, mais doublé du statut de pirate, puisqu'il a commis des actes assimilables à ceux listés à l'article 101. On comprend dès lors difficilement pour quelles raisons les rédacteurs de l'article 102 n'ont pas voulu franchir ce pas. Le navire d'État qui est transformé en navire privé pour cause de mutinerie perd son statut de navire d'État, puisque la mutinerie s'assimile aux actes de piraterie définis à l'article 101. Ce navire devient un navire privé, certes, mais la Convention ne dit pas quel est le sort réservé à ce navire d'État devenu navire privé. La logique est celle qui consiste à conclure que le navire d'État est devenu un navire pirate pour avoir commis des actes de piraterie. On a pu ainsi affirmer que « les membres de l'équipage, en devenant des pirates, deviennent "les ennemis des hommes" et les tribunaux de l'État capteur sont compétents pour les juger »¹⁰⁴ avec cette conséquence pour le navire de perdre, comme a pu l'observer Alexander Müller en 1929, son pavillon ou sa nationalité.

51. Alexander Müller rappelle à ce propos que « la pratique et la théorie du droit des gens s'accordent à dire que le bateau pirate est *ipso facto* "dé-nationalisé" »¹⁰⁵. Un tel navire ne saurait dès lors en droit international prétendre à l'immunité de juridiction et d'exécution dont bénéficie normalement un navire d'État, tant et aussi longtemps qu'un tel navire reste dans les limites de ses fonctions régaliennes. En outre, ce n'est pas parce qu'un navire est privé qu'il devient systématiquement un navire pirate, puisque l'expression « navire privé » désigne « tout navire appartenant à des personnes privées et englobe généralement les navires de commerce, les navires de pêche, les navires de forage et les navires de plaisance »¹⁰⁶.

52. La piraterie, étant donc définie comme un acte illicite commis par un navire ou aéronef privé à des fins privées contre un autre navire ou aéronef, apparaît comme un crime qui exclut de son champ d'incrimination les navires d'État, les mobiles politiques, et d'autres engins en mer susceptibles de faire l'objet d'attaques pirates. Le droit international ne donne pas de réponse à la question de savoir pourquoi seuls les navires d'État, à savoir les navires de guerre, navires militaires ou navires affectés à des services publics peuvent exercer les actions de contrainte en mer, à l'exclusion des navires privés, à qui le droit semble ne pas reconnaître le droit de légitime défense en cas d'attaque contre eux ou contre les navires d'autrui victimes d'actes de piraterie.

¹⁰⁴ Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : le pirate contre les nations* (voir *supra* la note 7), p. 148.

¹⁰⁵ Ibid.

¹⁰⁶ Salmon, *Dictionnaire de droit international public* (voir *supra* la note 99), p. 732.

Pourtant, si l'on conçoit que la piraterie implique des représailles, on devrait admettre sans difficulté que la réponse des marchands face à la menace de la piraterie a été en premier lieu de s'armer en légitime défense¹⁰⁷. Sur la même problématique, Raoul Genet tranchait net, en soutenant que « le pirate [...] est hors du champ du *ius gentium*, c'est un paria de l'humanité, un criminel international qui peut être poursuivi, détruit ou capturé par n'importe quel vaisseau, public ou privé »¹⁰⁸. Dès lors, on conçoit aisément que selon les circonstances en mer, l'exercice de la contrainte ne saurait être le monopole des États dans la mesure ou en situation de piraterie, tout navire marchand en légitime défense devrait pouvoir riposter à chaud.

53. La cinquième carence se trouve dans la mollesse des termes employés, qui n'imposent aux États aucune sorte d'obligation de poursuivre et de punir les pirates. C'est le cas, par exemple, de l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui semble relever plutôt du *soft law* quand il dispose que « [t]out État peut [...] saisir un navire » ou encore que « [l]es tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger ». Ces expressions, « peut », « peuvent », sont du domaine du bon vouloir des États, qui ont le choix de poursuivre ou ne pas poursuivre les auteurs ou complices d'actes de piraterie. On se demande finalement si la volonté de poursuivre et de réprimer la piraterie sur le fondement de la compétence universelle posé par l'article 105 ne se trouve pas contrariée par le faible niveau de normativité des termes ou des concepts utilisés par cet article. En effet, la question reste posée de savoir si les dispositions de l'article 105 ne tendent pas à affaiblir celles de l'article 100, qui font de la coopération une obligation juridique pour les États en matière de répression de la piraterie maritime.

54. La sixième carence est celle qui tend à faire de l'absence de législation nationale un motif pour ne pas poursuivre les pirates après les avoir arrêtés. Le plus regrettable est le fait qu'il est procédé à la relâche de ces criminels des mers, sans autre forme de procès. Pourtant, il semble que l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer offre une base juridique solide pour engager toute poursuite matérielle d'un navire pirate et toute procédure judiciaire au titre de la compétence universelle, qui se trouve établie en droit international coutumier et codifiée par l'article 105 de la Convention. Si l'article 100 dispose que tous les États doivent coopérer, dans toute la mesure du possible, à la répression de la piraterie, l'on pourrait en déduire que cette disposition ne fait que consolider le fondement juridique obligatoire de l'exercice par les États de la compétence universelle en matière de répression de la piraterie, qui semble être à ce jour le seul crime international pour lequel une telle compétence est reconnue et « acceptée en droit international »¹⁰⁹. Le Conseil de sécurité, dans le cadre de la piraterie au large des côtes somaliennes, a procédé en 2008 à une interprétation beaucoup plus large et contraignante de l'article 100 en qualifiant la coopération comme étant « une coopération aussi totale que possible dans la répression de la piraterie »¹¹⁰. Il y a là comme une obligation juridique de coopérer en vue de poursuivre le pirate, dès lors qu'il existe des motifs raisonnables de croire que le navire poursuivi est un navire pirate. L'absence de législation ne devrait pas être un motif pour ne pas poursuivre et arrêter un pirate, puisque le Conseil de sécurité a renvoyé les États à leurs obligations en rappelant que

les instruments juridiques internationaux applicables prescrivent aux parties d'ériger en infraction le fait de s'emparer de tout navire ou de toute plate-forme fixe ou d'en exercer le contrôle par la force ou sous la menace de l'emploi de la

¹⁰⁷ N. Tracy, *Attack on Maritime Trade*, Toronto, University of Toronto Press, 1991, p. 10.

¹⁰⁸ R. Genet, « L'accusation de piraterie dans la guerre civile espagnole », cité dans D. Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : le pirate contre les nations* (voir *supra* la note 7), p.161.

¹⁰⁹ S. Yee, « Universal jurisdiction: concept, logic, and reality », *Chinese Journal of International Law*, vol. 10, n° 3 (2011), p. 503 à 530, à la page 530.

¹¹⁰ Résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité, cinquième alinéa du préambule.

force ou de toute autre forme d'intimidation, d'établir leur compétence à l'égard de ces infractions, et de poursuivre ou d'extrader aux fins de poursuite les responsables ou les personnes soupçonnées d'avoir commis ces infractions¹¹¹.

Dans une autre résolution, le Conseil de sécurité se disait préoccupé par le fait que

le manque de moyens et l'absence de législation interne permettant de détenir et poursuivre les pirates présumés après leur capture ont empêché de mener une action internationale plus vigoureuse contre les pirates [...] et, dans certains cas, contraint à libérer des pirates sans les avoir traduits en justice, alors même que les éléments à charge étaient suffisants pour justifier des poursuites [...]¹¹².

55. La Commission, lors de ses travaux de codification du droit de la mer, s'était inscrite dans le même esprit que celui de l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en soutenant qu'« [u]n État qui, tout en ayant l'occasion de prendre des mesures contre les pirates, négligerait de le faire, violerait un devoir que le droit international lui impose »¹¹³. Dès lors, le défaut de législation paraît un motif peu convaincant en droit et en fait pour ne pas réprimer la piraterie, par rapport à la gravité d'un tel crime pour l'ensemble de la communauté internationale, dans la mesure où il existe pour les États une double obligation juridique : celle de légiférer, d'une part, et celle de coopérer, d'autre part, à la prévention et à la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer.

G. Réactions des États à la Sixième Commission

56. À la soixante-quatorzième session de l'Assemblée générale, en 2019, les États Membres ont, dans une large mesure, accueilli favorablement l'inscription du sujet au programme de travail à long terme de la Commission du droit international. D'abord, le continent africain, qui a subi les méfaits de ces deux formes de criminalité principalement dans ses régions occidentale et orientale, a exprimé tout son intérêt de voir ce sujet être examiné par la Commission. Ainsi, la Sierra Leone, au nom des 54 États composant le Groupe des États d'Afrique, a affirmé « la nécessité de renforcer la sûreté maritime »¹¹⁴. L'Autriche a pour sa part soutenu l'inscription du sujet au programme de travail de la Commission, en soulignant qu'il s'agissait d'un sujet qui « ne fait pas encore l'objet d'un instrument international spécifique et complet qui soit conforme au droit pénal international moderne »¹¹⁵. Le Brésil a noté avec intérêt l'inscription du sujet au programme de travail à long terme de la Commission, en rappelant que l'objectif n'était pas de modifier les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹¹⁶. Le Cameroun s'est dit favorable à l'examen de ce sujet en souhaitant toutefois une meilleure coordination des opérations de lutte contre la piraterie, un renforcement des capacités des États concernés et la prise en compte de l'évolution du droit et de la pratique dans ce domaine¹¹⁷. La Chine s'est félicitée de l'inscription du sujet au programme de travail à long terme, en soulignant qu'il s'agissait d'un sujet qui bénéficiait d'une vaste pratique des États, et qu'il était nécessaire de coordonner les opérations des différents États, de renforcer les capacités des pays concernés, de tenir compte du droit applicable existant et des systèmes juridiques nationaux, de définir des mesures concrètes portant sur l'incrimination des actes, l'extradition et l'entraide judiciaire¹¹⁸. La Côte d'Ivoire a approuvé l'examen

¹¹¹ Résolution 2018 (2011) du Conseil de sécurité, septième alinéa du préambule.

¹¹² Résolution 2020 (2011) du Conseil de sécurité, treizième alinéa du préambule.

¹¹³ Annuaire... 1956, vol. II, document A/3159, p. 282, paragraphe 2 du commentaire de l'article 38.

¹¹⁴ A/C.6/74/SR.23, par. 40.

¹¹⁵ Ibid., par. 67.

¹¹⁶ A/C.6/74/SR.24, par. 95.

¹¹⁷ A/C.6/74/SR.27, par. 58.

¹¹⁸ A/C.6/74/SR.23, par. 56 et 57.

de ce sujet par la Commission, compte tenu des incidences de la piraterie et des vols à main armée en mer sur la paix et la sécurité nationales, régionales et internationales et a indiqué qu'un examen approfondi du sujet devrait tenir compte de ses dimensions juridique, politique, diplomatique, militaire et stratégique. La Côte d'Ivoire a rappelé que le nouveau code maritime adopté en 2017 s'inscrivait dans les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et dans la stratégie de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest en matière de prévention et de répression de la piraterie¹¹⁹. L'Égypte s'est dite favorable à l'examen du sujet par la Commission¹²⁰, quand seulement deux États, le Bélarus¹²¹ et le Japon, ont émis respectivement des réserves et une objection quant à l'opportunité pour la Commission d'inscrire ce sujet à son programme de travail à long terme au regard, selon le Japon, « du nombre important de sujets que la Commission examine ou a déjà examinés par le passé »¹²². Pour El Salvador, le sujet de la prévention et de la répression de la piraterie et des vols à main armée en mer reflète « les besoins des États et pour lesquels il existe suffisamment d'éléments à l'appui d'une analyse de la pratique des États et pour le développement progressif du droit »¹²³. L'Estonie s'est dite satisfaite de l'inscription du sujet au programme de travail à long terme, dans la mesure où il répondait aux conditions à remplir pour l'inscription de nouveaux sujets au programme de travail à long terme¹²⁴. La France a estimé que le sujet présentait « assurément un grand intérêt pour le développement progressif du droit international et sa codification », et indiqué qu'elle espérait « que les méthodes de travail proposées par la Commission donneront aux États suffisamment de temps pour formuler des observations sur son rapport annuel »¹²⁵. Le Honduras s'est félicité de la décision de la Commission d'inscrire le sujet à son programme de travail à long terme¹²⁶, tandis que la République islamique d'Iran a souligné l'importance d'étudier ce sujet en évitant tout conflit avec les traités existants¹²⁷. De son côté, l'Italie a estimé que le sujet remplissait « tous les critères d'inscription au programme de travail à long terme de la Commission » et que « l'élaboration [...] d'un ensemble de projets d'article sur la piraterie et les vols à main armée en mer contribuerait à la sécurité juridique et à la coopération internationale dans le domaine de la sauvegarde du commerce et de la navigation en mer »¹²⁸.

57. Le Royaume des Pays-Bas, tout en exprimant son accord pour l'inscription du sujet au programme de travail à long terme, a fait remarquer, vu la baisse des actes de piraterie en haute mer, qu'il semblait « plus utile de se concentrer sur les vols à main armée en mer et de fixer des orientations permettant l'élaboration de dispositions pénales internes en la matière »¹²⁹. Si les Philippines se sont dites favorables à l'examen du sujet pourvu que l'orientation retenue soit conforme à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et tienne compte des accords et des pratiques régionaux¹³⁰, la Pologne s'est inscrite dans le même esprit en indiquant « qu'il existe déjà un cadre juridique international approprié régissant la lutte contre la piraterie et le vol à main armée »¹³¹, tout en ayant cependant conscience que des différences pouvaient exister entre les droits internes des États. Le Portugal a apporté son soutien

¹¹⁹ [A/C.6/74/SR.26](#), par. 121 et 122.

¹²⁰ *Ibid.*, par. 6.

¹²¹ [A/C.6/74/SR.24](#), par. 87.

¹²² [A/C.6/74/SR.26](#), par. 41.

¹²³ [A/C.6/74/SR.25](#), par. 33.

¹²⁴ [A/C.6/74/SR.26](#), par. 85.

¹²⁵ [A/C.6/74/SR.31](#), par. 124.

¹²⁶ [A/C.6/74/SR.26](#), par. 96.

¹²⁷ [A/C.6/74/SR.27](#), par. 29.

¹²⁸ [A/C.6/74/SR.24](#), par. 58.

¹²⁹ *Ibid.*, par. 6.

¹³⁰ [A/C.6/74/SR.27](#), par. 52.

¹³¹ [A/C.6/74/SR.23](#), par. 125.

à l'examen de ce sujet par la Commission, qui aurait l'occasion de réfléchir sur « les questions juridiques pertinentes, notamment le droit de la mer, le droit international des droits de l'homme et le droit international humanitaire, ainsi que la détention, la poursuite, l'extradition et le transfert des pirates et voleurs armés »¹³². La République de Corée a appuyé l'inscription du sujet en espérant que les travaux de la Commission apporteraient des clarifications sur les notions de piraterie et de vol à main armée en mer dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et fourniraient des informations pratiques sur son application par les États¹³³. La Roumanie a noté avec intérêt l'ajout du sujet au programme de travail à long terme de la Commission, en rappelant le cadre juridique international existant, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et précisant que « certaines des questions qu'elle soulève méritent encore une attention plus soutenue »¹³⁴. La Sierra Leone s'est félicitée de l'inscription du sujet¹³⁵, tandis que la Slovaquie a demandé à la Commission de respecter les critères de sélection de nouveaux sujets en vue de leur inscription au programme de travail à long terme¹³⁶. L'Espagne a estimé que le sujet était d'un grand intérêt et qu'il était souhaitable de l'examiner au sein de la Commission¹³⁷. Le Togo a soutenu l'examen de ce sujet par la Commission en rappelant son intérêt pour la communauté internationale, d'autant que « des actes de piraterie sont commis dans toutes les zones maritimes et qu'ils affectent, à divers degrés, les intérêts de tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral »¹³⁸. La Türkiye a affiché son soutien pour le sujet en affirmant que les travaux de la Commission « pourraient [...] s'avérer très utiles »¹³⁹. Le Royaume-Uni a accueilli avec satisfaction le sujet, vu la résurgence de la piraterie, et a indiqué que la Commission pourrait « proposer aux États des moyens d'améliorer les arrangements et la coopération visant à traduire les auteurs en justice »¹⁴⁰. Les États-Unis ont affirmé que, parmi les nouveaux sujets proposés, « le Gouvernement américain serait le plus favorable à celui de la prévention et de la répression des actes de piraterie et des vols à main armée en mer »¹⁴¹, et d'ajouter que « [s]'il existe un grand nombre de règles de droit international codifié et coutumier sur le sujet, les éclaircissements complémentaires de la Commission pourraient néanmoins s'avérer utiles »¹⁴². La Fédération de Russie, au cours des débats tenus à la Sixième Commission lors de la soixante-seizième session de l'Assemblée générale, en 2021, a favorablement accueilli l'inscription du sujet au programme de travail de la Commission du droit international, sujet qu'elle considérait comme étant l'« un des plus prometteurs et des plus pertinents pour les États »¹⁴³. Durant les débats tenus à la Sixième Commission lors de la soixante-dix-septième session de l'Assemblée générale, en 2022, les États se sont prononcés sur les travaux de la soixante-treizième session de la Commission du droit international. Ainsi, le Nigéria, au nom du Groupe des États d'Afrique, a pris note de la décision d'inscrire le sujet sur la prévention et la répression de la piraterie maritime et du vol à main armée en mer et de désigner Yacouba Cissé comme Rapporteur spécial¹⁴⁴. La Norvège, au nom des pays nordiques, a favorablement accueilli l'inscription du sujet au programme de travail de la Commission. L'Afrique

¹³² A/C.6/74/SR.25, par. 59.

¹³³ A/C.6/74/SR.26, par. 60.

¹³⁴ A/C.6/74/SR.23, par. 83.

¹³⁵ A/C.6/74/SR.27, par. 10.

¹³⁶ A/C.6/74/SR.23, par. 88.

¹³⁷ A/C.6/74/SR.26, par. 19.

¹³⁸ Ibid., par. 30.

¹³⁹ Ibid., par. 75.

¹⁴⁰ A/C.6/74/SR.23, par. 102.

¹⁴¹ A/C.6/74/SR.24, par. 70.

¹⁴² Ibid.

¹⁴³ A/C.6/76/SR.19, par. 38.

¹⁴⁴ *Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-dix-septième session, Supplément n° 10 (A/77/10)*, par. 239.

du Sud, l'Arménie, l'Autriche, la Colombie, l'Estonie, les États-Unis, l'Iran (République islamique d'), le Liban, l'Ouganda, la République tchèque, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Sierra Leone et la Thaïlande ont tous, lors des débats de la soixante-dix-septième session de l'Assemblée générale, exprimé leur intérêt pour l'inscription du sujet au programme de travail de la Commission. L'Australie, tout en saluant l'inscription du sujet au programme de travail de la Commission, a estimé que la prise en considération par la Commission de la pratique des États en matière de piraterie et de vol à main armée en mer ainsi que la clarification des aspects encore incertains pourraient contribuer à la coopération internationale dans ce domaine. L'Inde s'est dite favorable à l'examen du sujet par la Commission, espérant que les travaux contribueraient à résoudre les défis de la sécurité et de la sûreté de la navigation internationale, y compris la piraterie et le vol à main armée en mer. La France, tout en prenant note de l'inscription du sujet au programme de travail de la Commission, s'est dite disposée à coopérer avec la Commission pour toute information relative à sa pratique nationale sur le sujet. La Malaisie a exprimé son soutien à l'inscription du sujet au programme de travail de la Commission, et restait d'avis que les travaux apporteraient la clarté nécessaire à la problématique de la piraterie et du vol à main armée en mer, dans la perspective du développement progressif du droit international, et qu'ils aideraient à résoudre nombre de problèmes, notamment la définition de la piraterie, la sanction et la coopération pour sa suppression, ainsi que l'exercice par les États de leur compétence en matière de poursuite et de répression des actes de piraterie et de vol à main armée en mer. La Malaisie a aussi indiqué que le cadre juridique international en place s'avérait insuffisant pour endiguer la piraterie, dans la mesure où il n'offrait aux États aucun mécanisme pour engager avec succès les poursuites contre les pirates. Le Portugal, tout en réitérant son accord pour l'inscription du sujet au programme de travail de la Commission, a plaidé en faveur d'une approche globale inscrite dans une perspective qui ne serait pas seulement répressive, mais aussi et surtout préventive.

H. Approche méthodologique

58. Si l'on considère la piraterie comme un crime « géographique » ou « géographiquement localisé »¹⁴⁵ du fait qu'il est perpétré dans des espaces ou des régions maritimes bien définis en droit, l'on pourrait en déduire que l'une des solutions les plus appropriées se trouve dans le régionalisme maritime, en matière de gouvernance des mers et des océans. L'approche régionale dans la recherche de solutions adaptées pour la prévention et la répression des crimes de piraterie et de vol à main armée en mer, et d'autres formes de criminalité qui y sont associées, semble au Rapporteur spécial être la plus efficace et pragmatique.

59. Dans le présent rapport, le Rapporteur spécial revisite l'état du droit applicable, précisément les instruments juridiques multilatéraux, à savoir le droit international coutumier, le droit conventionnel (Convention sur la haute mer, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer), ainsi que la jurisprudence internationale, s'il y a lieu, se rapportant au sujet. L'on bâtira fondamentalement l'étude du sujet sur une approche régionale tenant compte de la pratique des États examinée à travers, d'une part, l'étude des législations nationales et, d'autre part, les décisions rendues par les juges nationaux sur la piraterie maritime et les vols à main armée en mer. La pratique examinée est celle de tous les États ayant un intérêt réel ou potentiel à protéger les océans contre la piraterie et les vols à main armée. Cela englobe les États côtiers, les États du pavillon, les États du port, les États sans littoral, et les États susceptibles d'exercer leur compétence nationale ou universelle, de manière active ou passive, à

¹⁴⁵ Flagel, « Le renouveau de la piraterie internationale » (voir *supra* la note 45), p. 114.

l'égard de leurs nationaux victimes ou auteurs d'actes de piraterie ou de vols à main armée en mer. Les informations sur la pratique législative des États proviennent du site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, ainsi que d'autres sources.

60. L'analyse de la jurisprudence nationale permettra en outre d'indiquer comment le juge national interprète la définition de la piraterie prévue à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, telle que la reflète le dispositif législatif de l'État concerné. Cette analyse est aussi un indicateur de la façon dont les États mettent en œuvre la Convention, plus particulièrement dans le domaine de la prévention et de la répression de la piraterie maritime et des vols à main armée en mer. Elle permet, par exemple, de déterminer si les États exercent réellement leur compétence universelle et sur quel fondement juridique. En outre, l'analyse de la jurisprudence et de la pratique législative en Afrique, en Asie, en Europe, en Amérique et dans les Caraïbes ainsi qu'en Océanie permettra également de déterminer si la notion de vol à main armée en mer, définie par le Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires de l'Organisation maritime internationale (OMI)¹⁴⁶, est utilisée et, le cas échéant, comment il est interprété par les juridictions internes des États. Autrement dit, il s'agira de voir comment le juge interne et les législations nationales distinguent la piraterie du vol à main armée en mer, quels sont les critères de distinction, s'il y a lieu, et quelles conclusions en tirer.

61. Dans le deuxième rapport à soumettre lors de la deuxième année de ce quinquennat, le Rapporteur spécial poursuivra l'examen du sujet en mettant l'accent sur les pratiques ou initiatives régionales et sous-régionales de lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer, ainsi que sur les résolutions prises par les organisations internationales compétentes en la matière, plus particulièrement celles adoptées par l'OMI. Le Rapporteur spécial évaluera ensuite les tendances doctrinales et les vues des sociétés savantes sur le sujet, ainsi que les résolutions de l'Assemblée générale et du Conseil de sécurité.

II. La piraterie et le vol à main armée en mer en Afrique

A. Les pratiques législative et judiciaire

1. La pratique législative

a) *Définition de la piraterie maritime et du vol à main armée en mer*

62. En Afrique, ce sont 28 États¹⁴⁷ qui, par leur législation, ont défini la piraterie maritime selon leur droit interne. Il s'agit, comme le montrera l'analyse, de codes pénaux ou de lois spécifiquement adoptées par les États sur la piraterie et le vol à main armée en mer. En effet, certains États utilisent intégralement les éléments de la définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tandis que d'autres ne les utilisent que partiellement. Ainsi, 27 États¹⁴⁸ utilisent les

¹⁴⁶ OMI, résolution A.1025(26) du 2 décembre 2009, annexe.

¹⁴⁷ Afrique du Sud, Algérie, Bénin, Botswana, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Érythrée, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Kenya, Libéria, Madagascar, Malawi, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Nigéria, République-Unie de Tanzanie, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Somalie, Tchad et Zimbabwe.

¹⁴⁸ Afrique du Sud, Algérie, Bénin, Botswana, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Érythrée, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Kenya, Libéria, Madagascar, Malawi, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Nigéria, République-Unie de Tanzanie, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Somalie et Zimbabwe.

termes « tout acte de violence », « détention », « déprédation », 19 États¹⁴⁹ considèrent que l'acte doit être « commis par l'équipage ou des passagers d'un navire », 14 États¹⁵⁰ utilisent l'expression « à des fins privées », 24 États¹⁵¹ emploient le terme « contre un autre navire », 24 États¹⁵² utilisent les termes « contre des biens/personnes à bord d'un navire », et 14 États¹⁵³ font usage de l'expression « en haute mer ou hors de la juridiction d'un État ». De plus, 18 États¹⁵⁴ mentionnent l'élément « à bord d'un navire en sachant que c'est utilisé pour de la piraterie (complicité/participation volontaire) » et, enfin, 16 États¹⁵⁵ mentionnent celui de « l'incitation à la piraterie ».

63. Dans une même législation et s'agissant de la référence à la double incrimination, à savoir la piraterie maritime et le vol à main armée en mer, ainsi que des sanctions y afférentes, on a pu s'apercevoir que la pratique législative est assez hétérogène, comme le montreront les chapitres suivants. Ainsi, sur les 28 États africains qui ont prévu une définition de la piraterie maritime dans leur législation, seuls 3 États ont défini le vol à main armée en mer. Ensuite, 12 États reprennent textuellement la définition de la piraterie de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Un seul État sur le continent africain reprend intégralement la définition du vol à main armée en mer donnée dans le Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires de l'OMI.

64. La législation de l'Afrique du Sud¹⁵⁶ reprend tous les éléments de définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer se rapportant à la piraterie, à savoir la commission à des fins privées du crime en haute mer et impliquant deux navires. Quant au vol à main armée en mer, il ne fait l'objet d'aucune incrimination. La législation de l'Algérie¹⁵⁷ a repris les mêmes éléments de définition de l'article 101, à l'exclusion de toute référence à l'élément concernant les fins privées, ce qui pourrait être interprété comme un élargissement du champ d'application de la piraterie et susceptible d'impliquer toutes autres fins, y compris les fins politiques ou autres. Si la législation algérienne incrimine la piraterie, censée être commise en haute mer, elle n'en fait pas de même pour le vol à main armée en mer. Elle établit cependant la compétence universelle, puisque l'acte incriminé doit être dirigé contre tout navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer. Le Code maritime du Bénin¹⁵⁸ définit la piraterie en des termes très

¹⁴⁹ Bénin, Botswana, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Gambie, Ghana, Guinée, Kenya, Libéria, Malawi, Maurice, Mauritanie, Nigéria, République-Unie de Tanzanie, Sao Tomé-et-Principe, Seychelles, Somalie et Zimbabwe.

¹⁵⁰ Algérie, Botswana, Congo, Côte d'Ivoire, Ghana, Kenya, Libéria, Madagascar, Malawi, Maroc, Nigéria, République-Unie de Tanzanie, Seychelles et Somalie.

¹⁵¹ Afrique du Sud, Algérie, Bénin, Burkina Faso, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Érythrée, Gabon, Gambie, Guinée, Kenya, Libéria, Madagascar, Malawi, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Nigéria, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Somalie, Tchad et Zimbabwe.

¹⁵² Afrique du Sud, Algérie, Botswana, Comores, Côte d'Ivoire, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Kenya, Libéria, Madagascar, Malawi, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Nigéria, République-Unie de Tanzanie, Sao Tomé-et-Principe, Seychelles, Somalie, Tchad et Zimbabwe.

¹⁵³ Algérie, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Guinée, Libéria, Madagascar, Malawi, Maurice, Mauritanie, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Somalie et Togo.

¹⁵⁴ Afrique du Sud, Bénin, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Kenya, Libéria, Madagascar, Malawi, Maroc, Maurice, Mozambique, Nigéria, République-Unie de Tanzanie, Sao Tomé-et-Principe, Seychelles et Somalie.

¹⁵⁵ Afrique du Sud, Botswana, Cameroun, Côte d'Ivoire, Érythrée, Gambie, Ghana, Guinée, Kenya, Libéria, Madagascar, Malawi, Maurice, Mauritanie, Nigéria et République-Unie de Tanzanie.

¹⁵⁶ Afrique du Sud, loi sur la défense, n° 42 de 2002 (12 février 2003), *Government Gazette*, vol. 452, n° 24576, art. 24.

¹⁵⁷ Algérie, loi n° 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant Code maritime, *Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire*, n° 47 (27 juin 1998), art. 519.

¹⁵⁸ Bénin, loi n°2010-11 portant Code maritime en République du Bénin (27 décembre 2010),

généraux, sans faire de référence expresse aux éléments de définition prévus par l'article 101. Il n'est précisé dans le Code ni le lieu de commission de la piraterie ni les motifs du crime. La compétence universelle semble être établie, puisque sur la base de l'article 643, sont poursuivis pour crime de piraterie, entre autres, tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire battant pavillon béninois ou d'un navire étranger, ainsi que le capitaine et les officiers de tout navire quelconque. La législation béninoise n'incrimine pas le vol à main armée en mer. Le Botswana définit et réprime la piraterie en vertu du Code pénal¹⁵⁹ sans nécessairement reprendre tous les éléments de définition de l'article 101, notamment la référence à la haute mer comme lieu de perpétration du crime ainsi que ses motifs. En effet, si l'on en fait une interprétation large, l'article 62, paragraphe 3, du Code pénal semble reconnaître que la piraterie peut se commettre en tout lieu du milieu marin, sans distinction entre la haute mer et les zones maritimes sous juridiction ou souveraineté des États. Ledit article fait une référence générale à la mer ou au port comme lieux de commission de la piraterie. Le vol à main armée en mer ne fait pas l'objet d'incrimination.

65. Le Code maritime de la Côte d'Ivoire donne de la piraterie maritime la définition suivante : « On entend par piraterie maritime tout acte illicite de violence, de menace, de détention ou de déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef et dirigé contre un autre navire ou aéronef ou contre des personnes ou des biens à leur bord, au-delà de la mer territoriale. »¹⁶⁰ Par rapport à celle de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'on relève que cette définition reprend certaines conditions de l'article 101, en omet d'autres et en ajoute de nouvelles. En effet, les conditions d'existence de la piraterie maritime reprises par le Code maritime ivoirien sont, d'abord, l'acte illicite de violence, de menace, de détention ou de déprédation et, ensuite, la condition des deux navires. Sur cette dernière, l'on observe que le Code maritime ivoirien ne reprend pas à son compte la notion de navires ou d'aéronefs privés agissant à des fins privées. Or, l'un des éléments caractéristiques de la piraterie maritime, ce sont les fins privées, c'est-à-dire la recherche de rançons ou autres prétentions financières avant la libération de l'équipage ou du navire victime de piraterie. En outre, cette définition élargit le champ d'application de la piraterie maritime, en ne faisant pas de distinction entre navire privé et navire d'État ou navire battant pavillon d'un État. Autrement dit, un navire d'État ou navire affecté à des fins publiques peut, à l'instar des navires privés, commettre des actes de piraterie maritime.

66. Concernant le lieu de commission de la piraterie, le fait pour l'article 1008 du Code maritime ivoirien de localiser l'acte de piraterie maritime au-delà de la mer territoriale comporte trois implications juridiques : la première est que le crime de piraterie se commet non pas dans la limite de la mer territoriale de 12 milles marins, mais au-delà, dans les eaux surjacentes de la zone économique exclusive de 200 milles marins et en haute mer. Il en résulte que la piraterie, selon cette définition, ne saurait être rattachée exclusivement à la haute mer, si l'on s'en tient à la lettre de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, mais aussi qu'un tel crime peut être commis dans la zone économique exclusive, jusqu'à la limite extérieure de la mer territoriale. La deuxième implication est la suivante : si les conditions de la piraterie maritime sont réunies et qu'elle a lieu dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales ivoiriennes, l'acte incriminé ne saurait être qualifié de piraterie maritime, mais plutôt de vol à main armée en mer. Or, le Code maritime ivoirien n'a pas prévu de dispositions particulières et expresse pour un tel crime. On pourrait en déduire qu'il s'agira d'un crime de droit commun qui sera

art. 643.

¹⁵⁹ Botswana, Code pénal (1986), art. 62.

¹⁶⁰ Côte d'Ivoire, loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 portant Code maritime, *Journal officiel de la République de Côte d'Ivoire*, numéro spécial n° 12 (13 novembre 2018), art. 1008.

réprimé par le Code pénal sanctionnant le crime de vol à main armée, peu importe qu'il soit commis en mer ou à l'intérieur du territoire terrestre. La troisième implication concerne le fondement juridique de la compétence universelle. En effet, le Code maritime ivoirien dispose que « [l]es juridictions ivoiriennes sont compétentes pour connaître des faits de piraterie tels que prévus et réprimés par les articles 1008 à 1016 même lorsqu'ils sont commis en haute mer »¹⁶¹. Ainsi, la compétence universelle se trouve bien établie en l'absence de tout lien de rattachement entre la Côte d'Ivoire et l'acte de piraterie maritime, notamment le lien de la nationalité ou celui de la territorialité. Les poursuites matérielles des navires pirates ne peuvent être exercées que par les organes habilités, à savoir les agents des affaires maritimes, les officiers et officiers mariniers et commandants de bâtiments de la marine nationale, les officiers de police judiciaire, et les fonctionnaires et agents auxquels sont attribués des fonctions de police judiciaire¹⁶². Les procès-verbaux signés par les agents assermentés sont transmis aux autorités maritimes administratives, qui les transmettent à leur tour au Procureur de la République, lequel a toujours l'initiative des poursuites en dehors de la saisine par les autorités maritimes administratives. La complicité dans la commission d'un acte de piraterie est en soi définie comme punissable et justiciable devant les tribunaux ivoiriens au même titre que l'acte de piraterie lui-même.

67. Il en résulte que l'on ne saurait qualifier d'actes de piraterie les vols à main armée commis dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales de la Côte d'Ivoire, dans la mesure où l'infraction de vol à main armée en mer n'est pas définie par la législation ivoirienne. On ne peut pas non plus les qualifier d'actes de piraterie puisque ces actes sont commis dans la limite des 12 milles marins de la mer territoriale ivoirienne. La législation de Djibouti¹⁶³ définit la piraterie en reprenant des termes généraux et distincts de ceux utilisés dans l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cependant, la législation djiboutienne établit la compétence universelle dans la mesure où l'État se reconnaît compétent pour poursuivre et juger les pirates qualifiés comme tels selon le droit interne. Le vol à main armée en mer ne fait pas l'objet d'incrimination. Le Code pénal de l'Érythrée¹⁶⁴, en son article 229, reprend certains éléments constitutifs de la piraterie, mais sans nécessairement et exclusivement la localiser en haute mer. En effet, si les éléments constitutifs que sont l'illicéité de l'acte, la condition des deux navires et celle des fins privées sont réunis, le Code pénal ne rattache pas la piraterie à la haute mer. Il n'existe pas d'incrimination en ce qui concerne le vol à main armée en mer, et il n'y a aucune indication dans le Code pénal qui établirait la compétence universelle de l'État érythréen pour la répression de la piraterie. Dans le cas de l'Éthiopie, il est intéressant de noter que, bien que ce pays n'ait pas défini la piraterie, il a tout de même adopté des mesures répressives à travers son Code pénal¹⁶⁵. Quant au vol à main armée en mer, il n'y est ni défini ni réprimé. Au Gabon, le Code pénal¹⁶⁶ reprend les éléments constitutifs de la piraterie au sens du droit international, sans toutefois la qualifier comme telle. Le Code pénal, en son article 253, dispose que l'illicéité porte sur « [l]e fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plateforme mobile ou fixe située sur le

¹⁶¹ Ibid., art. 1018.

¹⁶² Ibid., art. 987.

¹⁶³ Djibouti, loi n°212/AN/82 du 18 janvier 1982 portant Code des affaires maritimes, *Journal officiel de la République de Djibouti* (15 mars 1982), p. 391 à 406, art. 208.

¹⁶⁴ Érythrée, Code pénal (2015), art. 229.

¹⁶⁵ Éthiopie, Code pénal (9 mai 2005), art. 270 et 273.

¹⁶⁶ Gabon, loi n° 006/2020 du 30 juin 2020 portant modification de la loi n° 042/2018 du 5 juillet 2019 portant Code pénal de la République gabonaise, *Journal officiel de la République gabonaise*, n° 72 bis spécial (30 juin 2020), art. 253.

plateau continental [...] », procédant ainsi à un élargissement matériel du champ d'application de l'incrimination. Quant au champ d'application géographique du crime de piraterie, le Code pénal l'étend à tous les espaces maritimes, à savoir la haute mer, les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun État, les eaux territoriales si le droit international l'autorise, et le plateau continental dans le cas des actes illicites contre les plates-formes mobiles ou fixes, procédant dans ce cas à un élargissement géographique ou territorial du champ d'application de l'incrimination. En résumé, il n'y a pas de mention expresse de la piraterie maritime, même si des éléments de ce crime sont présents et par ailleurs aucune disposition n'incrimine le vol à main armée en mer. L'intention criminelle ainsi que la complicité sont punissables. Les mesures de coercition et l'emploi de la force en mer sont définis par voie réglementaire. Le Code pénal de la Gambie¹⁶⁷ définit la piraterie et les délits connexes. En son paragraphe 7, l'article 61 du Code pénal reprend les dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à savoir qu'il s'agit d'un acte illicite, commis en haute mer, à des fins privées, contre un autre navire ou aéronef, des biens ou des passagers à bord. En son paragraphe 4, ledit article étend, contrairement à l'article 101 de la Convention, la commission de la piraterie aux eaux territoriales et eaux intérieures. La Gambie établit sa compétence universelle pour des actes de piraterie commis en haute mer par un navire contre un autre navire, par toute personne agissant comme auteur direct ou complice du crime, ou toute personne ayant eu l'intention de commettre le crime de piraterie. La sanction est de quatorze ans d'emprisonnement. Le Ghana définit pour sa part la piraterie dans son Code pénal¹⁶⁸, mais sans reprendre le texte de l'article 101 de la Convention, s'agissant précisément des éléments constitutifs de la piraterie. Le Code pénal fait une référence générale à la mer ou au port comme étant les lieux de commission de l'acte de piraterie maritime. Cela laisse supposer que l'acte incriminé peut se produire en tout lieu du milieu marin, sans égard aux régimes juridiques applicables aux différents espaces maritimes consacrés par le droit international, c'est-à-dire allant de la haute mer aux eaux intérieures et eaux territoriales. La législation ghanéenne n'incrimine pas le vol à main armée en mer.

68. Le Code maritime de la Guinée¹⁶⁹ définit et réprime les actes de piraterie en reprenant le texte de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le Code maritime définit les actes constitutifs du crime de piraterie et fait perdre au navire pirate la protection que devrait lui conférer la loi de l'État du pavillon, avec comme implication pour la Guinée le droit d'exercer sa compétence universelle sur le navire en cause. Le vol à main armée en mer ne fait pas l'objet d'incrimination.

69. Au Kenya, c'est la loi sur la marine marchande¹⁷⁰ qui définit et réprime la piraterie et le vol à main armée en mer, en se référant explicitement aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à laquelle le Kenya est partie. En effet, la piraterie y est définie selon les dispositions de cette convention, mais sans référence explicite à son article 101, dont les éléments de définition sont repris dans la législation kényane sur la piraterie, à savoir que l'acte illicite est commis en un lieu qui ne relève de la juridiction d'aucun État, par un navire contre un autre navire ou aéronef privé, à des fins privées. La compétence universelle est bien établie, d'autant que la législation kényane s'applique que le navire pirate soit au Kenya ou ailleurs, que l'acte illicite ait été commis au Kenya ou ailleurs, et quelle que soit la nationalité de la personne, auteur ou victime, de l'acte de piraterie. Il en

¹⁶⁷ Gambie, projet de loi sur les infractions pénales (2020), art. 61.

¹⁶⁸ Ghana, Code pénal (1960), sect. 193.

¹⁶⁹ Guinée, loi ordinaire L/2019/012/AN du 9 mai 2019, portant Code maritime de la République de Guinée, *Journal officiel de la République de Guinée*, numéro spécial de juin 2019, art. 658.

¹⁷⁰ Kenya, loi sur la marine marchande (2009), partie XVI.

résulte que la compétence universelle est fondée sur la législation nationale qui, à travers l'expression *shall apply*, établit l'obligation de poursuivre le pirate et son complice et de les sanctionner à la peine d'emprisonnement à vie. La loi fait une nette distinction *ratione loci* entre piraterie et vol à main armée en mer. En effet, alors que la piraterie est censée se commettre en un lieu n'étant sous la juridiction d'aucun État¹⁷¹, y compris la haute mer, le vol à main armée en mer est quant à lui censé se commettre dans les eaux territoriales ou les eaux sous juridiction du Kenya¹⁷². Le voleur à main armée dans les eaux sous souveraineté du Kenya est puni de la peine d'emprisonnement à vie.

70. La piraterie et le vol à main armée ont en commun presque les mêmes éléments d'incrimination, ce qui les distingue fondamentalement est le lieu du crime.

71. Au Libéria, le Code de la législation¹⁷³ révisé, approuvé et publié en 2008 a défini la piraterie en sa section 15.31 en reprenant presque dans les mêmes termes les dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à laquelle le Code ne fait toutefois aucune référence. La piraterie est donc définie comme tout acte illégal de violence, commis en haute mer, à des fins privées, par un navire contre un autre navire ou aéronef privé, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État¹⁷⁴. La haute mer est définie comme se rapportant à toutes les parties de la mer qui ne sont pas comprises dans la mer territoriale ou dans les eaux intérieures de toute nation ou tout gouvernement, ce qui suppose que la piraterie se commet aussi bien en haute mer que dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental. Le Code de la législation établit la compétence universelle du Libéria selon laquelle la piraterie est un crime contre le droit des gens et que toute personne accusée de piraterie doit être poursuivie devant les tribunaux compétents du Libéria¹⁷⁵. Les sanctions encourues sont la saisie et la vente du navire pirate selon les procédures définies par le Code¹⁷⁶, notamment l'autorisation préalable du Président de la République. Quant au vol à main armée, il se trouve défini par les dispositions générales du Code de la législation¹⁷⁷, qui ne précise toutefois pas si ces dispositions sont applicables et transposables au milieu marin en cas de vol à main armée en mer.

72. Le Code maritime de Madagascar¹⁷⁸ et le Code pénal du Malawi¹⁷⁹ reprennent dans les mêmes termes et dans leur intégralité les dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Aucune de ces deux législations n'incrimine le vol à main armée en mer. Il en est de même de la législation de Maurice¹⁸⁰ qui, en plus de définir la piraterie maritime conformément à l'article 101, prévoit une criminalité particulière dénommée « attaque maritime » (*maritime attack*) qui peut comprendre toutes les formes de criminalité violentes et perpétrées en mer, y compris les vols à main armée, même si la législation mauricienne n'incrimine pas de manière expresse un tel crime en mer. L'attaque maritime est censée se commettre dans la mer territoriale, dans les eaux intérieures, ou dans les eaux historiques ou archipélagiques de Maurice. Le Maroc a défini la piraterie en des termes très

¹⁷¹ Ibid., art. 369, par. 1, al. a ii).

¹⁷² Ibid., art. 371, al. b.

¹⁷³ Libéria, *Liberian Code of Laws Revised*, vol. IV, titre 26 sur le droit pénal, adopté le 22 juillet 2008, sect. 15.31.

¹⁷⁴ Ibid.

¹⁷⁵ Ibid., par. 2.

¹⁷⁶ Ibid., par. 4.

¹⁷⁷ Ibid., art. 15.32.

¹⁷⁸ Madagascar, loi n°99-028 du 3 février 2000 portant refonte du Code maritime, Journal officiel, n° 2625 (8 février 2000), p. 526 à 661, art. 1.5.01.

¹⁷⁹ Malawi, Code pénal, art. 63.

¹⁸⁰ Maurice, loi sur la piraterie et la violence maritime, n° 39 de 2011, *Government Gazette of Mauritius*, n° 112 (17 décembre 2011).

généraux. En effet, le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande¹⁸¹ définit la piraterie comme étant un crime commis par tous individus à bord d'un navire marocain ou navire quelconque, naviguant « sans être ou sans avoir été munis pour le voyage de papiers de bord réguliers constatant la nationalité du navire et la légitimité de l'expédition [...] »¹⁸². La législation marocaine ne reprend pas telle quelle la définition de l'article 101 en toutes ses dispositions, puisque les éléments constitutifs de la piraterie au sens de cet article, à savoir la haute mer et les fins privées, n'apparaissent pas dans la définition incluse dans la législation du Maroc, qui toutefois établit sa compétence universelle sans égard à la nationalité du navire, c'est-à-dire que celui-ci soit de nationalité marocaine ou étrangère, d'une part, et sans égard au lieu de commission du crime de piraterie maritime, d'autre part. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé.

73. La législation de la Mauritanie¹⁸³ reprend dans une large mesure les termes de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en précisant qu'il y a piraterie dès lors que la loi de l'État du pavillon cesse de s'appliquer au regard d'un certain nombre de faits illicites commis par un navire contre un autre navire, des personnes et des biens, peu importe que le navire en cause soit un navire privé ou public, et aucune référence n'est faite aux aéronefs. Du moment que « le navire ne répond plus à la loi de l'État du pavillon », la législation mauritanienne permet l'exercice de la compétence universelle sur le navire pirate. La Mauritanie ne dispose pas de texte d'incrimination des vols à main armée.

74. Le Mozambique¹⁸⁴ définit la piraterie comme étant un crime, mais en des termes très généraux qui ne reprennent pas nécessairement les termes de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En effet, selon le Code pénal, est constitutif du crime de piraterie le fait de manipuler ou de commander par des moyens violents un navire ou aéronef en vue de commettre un vol, de porter atteinte à la sécurité de l'État ou d'un État étranger, ou d'usurper le commandement d'un navire ou d'un avion national. Le Code pénal va par contre au-delà de l'article 101, lorsqu'il stipule qu'est constitutive d'acte de piraterie « [l']altération des signaux provenant de la terre, de la mer ou de l'air qui constitue un naufrage, un atterrissage, un amarrage ou un débarquement frauduleux de navires ou d'aéronefs dans le but de les attaquer ou d'attaquer les personnes ou les biens à bord »¹⁸⁵.

75. Le Niger¹⁸⁶, le Tchad¹⁸⁷ et l'Ouganda¹⁸⁸, bien qu'étant des États enclavés, répriment la piraterie sans l'avoir définie comme telle. Dans le cas du Tchad, l'on note cependant une définition très large de la piraterie qui, dans une certaine mesure, ne tient pas compte des éléments constitutifs de la piraterie au sens de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En effet, le Code pénal considère comme des actes de piraterie tous les actes illicites portant atteinte à la sécurité de la navigation maritime, dirigée contre le port, les navires, les passagers,

¹⁸¹ Maroc, Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (31 mars 1919), *Bulletin officiel*, n° 344 (26 mai 1919), p. 507 à 509, art. 23, par. 3.

¹⁸² *Ibid.*, al. a.

¹⁸³ Mauritanie, loi no 2013-029 portant Code de la marine marchande (30 juillet 2013), *Journal officiel de la République islamique de Mauritanie*, n° 1297 (15 octobre 2013), p. 673 à 770, art. 695.

¹⁸⁴ Mozambique, Code pénal (2014), *Journal officiel*, n° 105, supplément 14 (31 décembre 2014), art. 380.

¹⁸⁵ *Ibid.*, par 3.

¹⁸⁶ Niger, loi n° 2003-025 du 13 juin 2003 modifiant la loi n° 61-27 du 15 juillet 1961, portant institution du Code pénal, art. 281, 399-1 et 399-7.

¹⁸⁷ Tchad, loi n° 2017-01 du 8 mai 2017 portant Code pénal, art. 281.

¹⁸⁸ Ouganda, loi portant modification du Code pénal (18 août 1990), *The Uganda Gazette*, vol. 83, n° 40 (1990), p. 43 à 51, art. 55.

les équipages et les biens, sans préciser le lieu de commission des actes de piraterie, la condition de l'implication de deux navires et le mobile des fins privées.

76. La législation du Nigéria¹⁸⁹ reprend dans une large mesure les dispositions de l'article 101. S'agissant du lieu de commission de la piraterie, la loi nigériane utilise cependant l'expression « eaux internationales » en lieu et place de la haute mer. La condition tenant à des fins privées justifiant l'acte de piraterie et celle portant sur l'implication de deux navires ou aéronefs privés sont prises en compte dans la législation. La République démocratique du Congo¹⁹⁰ réprime la piraterie dans sa législation sans toutefois la définir. Elle ne donne pas non plus de définition de vols à main armée en mer. La République du Congo a quant à elle adopté une loi¹⁹¹ définissant le pirate sans reprendre l'essentiel des termes de l'article 101. Elle établit néanmoins sa compétence universelle, puisque la loi dispose que sont poursuivies et jugées comme pirates les personnes faisant partie de l'équipage et naviguant sans les documents de voyage requis en vue de vérifier la légitimité de l'expédition¹⁹², celles qui effectuent le voyage munies de commissions délivrées par des États différents¹⁹³, celles qui commettent des actes de déprédation à main armée envers des navires congolais ou des navires étrangers¹⁹⁴, et celles qui commettent des actes d'hostilité sous pavillon autre que celui de l'État dont il aurait commission¹⁹⁵. Est également qualifié de pirate tout individu qui, faisant partie de l'équipage, s'empare par fraude ou violence d'un navire congolais ou qui le livre à des pirates¹⁹⁶. Sao Tomé-et-Principe définit le crime de piraterie, dans son Code pénal¹⁹⁷, comme étant la saisie par fraude ou violence d'un navire ou d'un aéronef, la commission des actes illicites contre un autre navire ou aéronef à des fins personnelles par l'équipage en mer ou en plein air ou dans la mer territoriale, ou l'usurpation du commandement d'un navire ou d'un aéronef national. Le Code pénal reprend certains éléments de l'article 101, notamment la condition des deux navires impliqués, le mobile des fins personnelles ou privées, et l'acte de violence et de déprédation. La piraterie n'est pas rattachée à la haute mer de manière exclusive, puisque la législation santoméenne dispose que le crime se commet « en mer ou en plein air ou dans la mer territoriale »¹⁹⁸. Le vol à main armée en mer n'y est pas défini.

77. Le Sénégal a défini à travers sa loi portant Code de la marine marchande la piraterie comme « [l]e fait pour un navire de naviguer sans titres de nationalité ou de posséder à titre permanent plus d'une nationalité ou de commettre l'un des actes suivants : acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire privé entre autres »¹⁹⁹. L'on constate que la législation ne reprend pas les termes de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment la référence à l'implication de deux navires dans la commission de l'acte de piraterie, la précision du mobile du crime, c'est-à-dire les fins privées, ainsi que le lieu de commission du crime. Le fait de ne pas rattacher la piraterie à la haute mer pourrait être interprété comme si la législation

¹⁸⁹ Nigéria, loi sur la suppression de la piraterie et des autres crimes maritimes (2019), art. 3.

¹⁹⁰ République démocratique du Congo, ordonnance-loi n°66-98 du 14 mars 1966 portant Code de la navigation maritime, art. 399 et 400.

¹⁹¹ République du Congo, loi n° 30-63 du 4 juillet 1963 portant Code de la Marine marchande, art. 270.

¹⁹² Ibid., al. 1.

¹⁹³ Ibid., al. 2.

¹⁹⁴ Ibid., art. 271, al. 1.

¹⁹⁵ Ibid., al. 3.

¹⁹⁶ Ibid., art. 273.

¹⁹⁷ Sao Tomé-et-Principe, loi n° 6/2012 portant Code pénal (5 juillet 2012), art. 386, par. 2.

¹⁹⁸ Ibid.

¹⁹⁹ Sénégal, loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande, art. 1.

reconnaissait que le crime de piraterie peut être commis en tout lieu du milieu marin, en haute mer ou dans les eaux territoriales.

78. Les Seychelles définissent la piraterie conformément à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, reprenant les éléments constitutifs de la piraterie dans le Code pénal²⁰⁰, dont les dispositions sur la piraterie restent en général conformes à celles de la Convention. Toutefois, la législation semble élargir le champ d'application de la piraterie aux espaces maritimes sous juridiction des Seychelles, c'est-à-dire à ses eaux intérieures, à ses eaux territoriales et à la zone économique exclusive. Autrement dit, la piraterie se commet en tout lieu du milieu maritime, en haute mer et dans les espaces maritimes sous souveraineté ou juridiction des Seychelles. La Somalie légifère, à travers sa loi sur la piraterie²⁰¹, conformément aux dispositions de l'article 101, dans la mesure où sa législation sur la piraterie reprend les éléments de définition de la Convention. La législation somalienne admet cependant que l'acte de piraterie peut être commis aussi bien en haute mer que dans les eaux territoriales de la Somalie. Aucune disposition spécifique n'est accordée au crime de vol à main armée en mer. La législation du Togo est plus large, puisqu'elle traite non seulement de la piraterie, mais aussi des autres actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime en mer au sens des dispositions de la Convention. Selon la législation togolaise, la piraterie se commet dans tous les espaces maritimes et s'applique aux navires privés, aux navires étrangers et aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction du Togo, ainsi qu'en haute mer conformément au droit international²⁰².

79. La loi sur la marine marchande²⁰³ de la République-Unie de Tanzanie définit la piraterie par un renvoi aux dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ce qui implique que la législation reprend les éléments de définition de la piraterie tels qu'ils sont décrits par le régime conventionnel de l'article 101 (condition des deux navires, violence ou détention ou déprédation, fins privées et piraterie en haute mer). La piraterie ne peut être commise qu'en haute mer ou dans des zones situées au-delà de la juridiction de tout État. Si le crime de piraterie est commis ailleurs qu'en haute mer, il ne saurait être juridiquement qualifié comme tel. En effet, la loi sur la marine marchande tanzanienne ne définit pas le crime dans le cas où il est commis en d'autres lieux du milieu marin, par exemple dans les eaux territoriales. Le Code pénal²⁰⁴ s'inscrit dans une large mesure dans le texte et l'esprit de la loi sur la marine marchande en ce sens qu'il reprend l'essentiel des dispositions de cette loi. Le Code pénal réprime l'action directe et la complicité dans la commission de l'acte de piraterie comme étant des actes punissables, et condamne le pirate à une peine d'emprisonnement à vie²⁰⁵. S'il se trouve que le navire pirate n'est pas immatriculé en République-Unie de Tanzanie, aucune poursuite ne peut être engagée contre ce navire sauf s'il existe un accord spécial entre l'État qui procède à la poursuite du navire et à l'arrestation du pirate et la République-Unie de Tanzanie²⁰⁶. Au surplus, l'ouverture des poursuites judiciaires ne peut se faire sans le consentement du Directeur des poursuites publiques²⁰⁷. L'exigence d'un accord spécial entre l'État poursuivant et l'État tanzanien pourrait être interprétée comme si la République-Unie de Tanzanie ne faisait pas recours systématiquement au principe

²⁰⁰ Seychelles, loi n° 5 de 2012 modifiant le Code pénal, sect. 65.

²⁰¹ Somalie, loi n° 52/2012 sur la lutte contre la piraterie (21 mars 2012), art. 2.

²⁰² Togo, loi n° 2016-004 relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police de mer (11 mars 2016), art. 2.

²⁰³ République-Unie de Tanzanie, loi sur la marine marchande (12 novembre 2003), art. 341, par. 1.

²⁰⁴ République-Unie de Tanzanie, Code pénal, art. 66.

²⁰⁵ Ibid., par. 2.

²⁰⁶ Ibid., par. 3.

²⁰⁷ Ibid., par. 4.

de la compétence universelle, qui reste subordonné à un tel accord. Ni la loi sur la marine marchande ni le Code pénal ne définissent le crime de vol à main armée en mer.

80. Le Code pénal du Zimbabwe²⁰⁸ définit la piraterie en faisant des références générales aux éléments de définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, sans en reprendre les termes exacts. En effet, le Code pénal rattache la commission du crime de piraterie à la mer comme étant un espace unique et intégré, sans distinction entre les espaces maritimes, notamment entre la haute mer et les zones sous juridiction nationale. Le champ d'application géographique s'en trouve élargi, puisque l'acte de piraterie peut se commettre en mer au sens large, incluant la haute mer et les eaux intérieures du Zimbabwe. La référence générale à la mer inclut la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental comme des lieux de commission de la piraterie. Selon les situations, les peines applicables sont l'emprisonnement à vie ou pendant une période minimale de dix ans, ou le paiement d'une amende et un emprisonnement ne dépassant pas quinze ans²⁰⁹. La compétence universelle du Zimbabwe est bien établie, car le juge a compétence pour poursuivre et juger le crime de piraterie devant les juridictions zimbabwéennes pour tout acte commis au Zimbabwe ou à l'extérieur du territoire national²¹⁰.

b) Mesures préventives et répressives

81. La première forme de prévention de la piraterie est la dissuasion par l'adoption de mesures législatives, car l'absence de loi est une incitation à commettre des actes de piraterie et des vols à main armée en mer. La prévention peut se faire unilatéralement, en légiférant au niveau interne, ou sur une base bilatérale, régionale et sous-régionale.

82. En Afrique, divers moyens de prévention de la piraterie et des vols à main armée en mer sont mis en œuvre à l'échelle nationale. En effet, il ressort de l'analyse des législations que certains États s'octroient une compétence universelle sur la base de leur droit interne. Ainsi, six États²¹¹ établissent leur compétence universelle en donnant des pouvoirs à leurs autorités maritimes ou leurs forces navales responsables de la sécurité en mer et aux ports. Cinq États²¹² le font à travers des initiatives conjointes de leurs forces navales.

83. La Gambie²¹³ a pris part conjointement avec le Libéria à une formation sur la gestion de menaces à la sécurité maritime, dont la piraterie et le vol à main armée en mer, et le Libéria a mis en place un système de sécurité et de surveillance de la navigation²¹⁴. Le Bénin est le seul pays à avoir autorisé le recours à des entreprises privées en ce qui concerne les moyens de prévention.

84. Pour le reste, aucun État n'a attribué de compétences en matière de défense, d'arrestation, d'enquête ou de saisie exclusivement, ni au capitaine du navire ni aux personnes à bord.

²⁰⁸ Zimbabwe, loi n° 4 de 2014 modifiant la loi sur la codification et la réforme du droit pénal, art. 154A, par. 2.

²⁰⁹ Ibid., al. g et h.

²¹⁰ Ibid., par. 5.

²¹¹ Angola, Cabo Verde, Cameroun, Égypte, Guinée et Nigéria.

²¹² Bénin et Nigéria, Comores et France, Maurice et Union européenne, et Seychelles et Union européenne.

²¹³ La Gambie a participé à l'exercice multinational maritime « Obangame Express 2021 », une initiative de United States Naval Forces Africa.

²¹⁴ Liberian Registry (<https://www.lisr.com/>).

85. Plusieurs États africains sanctionnent le crime de piraterie. Ainsi, 31 États ont prévu des sanctions relatives à la piraterie maritime dans leur législation nationale, tandis que 23 n'en prévoient pas. Par ailleurs, seuls 4 États prévoient des sanctions relatives au vol à main armée en mer, tandis que 50 n'en prévoient aucune, comme on le verra dans les sections qui suivent.

86. Dans le monde, sur les 107 États ayant prévu des sanctions contre la piraterie, les sanctions les plus récurrentes sont le paiement d'une amende, la peine de mort, la peine d'emprisonnement, la peine d'emprisonnement à perpétuité, la réclusion et les travaux forcés. En Afrique, 20 États prévoient une peine de prison²¹⁵, 9 le paiement d'une amende²¹⁶, 4 la peine de mort²¹⁷, 6 la réclusion et 10 la réclusion à perpétuité. Enfin, trois États sanctionnent les actes de piraterie par les travaux forcés. À titre d'exemple, au Libéria²¹⁸, les tribunaux ont attribué une amende à titre de sentence pour le crime de piraterie. La République démocratique du Congo et Maurice utilisent le terme de servitude pénale comme sanction.

87. Ainsi, la peine d'emprisonnement est la sanction de la piraterie maritime la plus utilisée, que l'on soit en Afrique ou dans d'autres régions du monde. Les peines de réclusion varient en fonction des États ainsi que des circonstances propres à chaque cas d'espèce. Rares sont les États qui imposent la peine d'emprisonnement à perpétuité afin de punir le crime de piraterie. Les États-Unis²¹⁹, les Philippines²²⁰ et la République-Unie de Tanzanie²²¹ sont les seuls à l'avoir fait.

88. En outre, certains États africains condamnent les auteurs du crime de piraterie à des peines d'incarcération moins lourdes, mais tout de même considérables, qui s'échelonnent de dix à trente ans. C'est le cas du Kenya²²² (vingt ans) ainsi que des Seychelles²²³ (onze à dix-huit ans). Quelques États ont aussi accordé des peines d'emprisonnement relativement mineures, qui s'évaluaient entre deux et huit ans, comme au Kenya²²⁴ (quatre à sept ans). Dans ces derniers cas, les faibles peines se justifient lorsque l'attaque pirate est avortée²²⁵ ou lorsqu'il y a participation à des programmes de réhabilitation durant la détention provisoire²²⁶.

²¹⁵ Afrique du Sud, Algérie, Bénin, Botswana, Côte d'Ivoire, Érythrée, Éthiopie, Ghana, Guinée, Kenya, Libéria, Malawi, Mauritanie, Mozambique, Niger, République-Unie de Tanzanie, Sao Tomé-et-Principe, Seychelles, Somalie et Tchad.

²¹⁶ Afrique du Sud, Algérie, Côte d'Ivoire, Niger, Nigéria, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles et Somalie.

²¹⁷ Botswana, Congo, Érythrée et Éthiopie.

²¹⁸ Cour suprême du Libéria, *Kra v. Republic of Liberia*, décision, 1^{er} janvier 1905, [1905] LRSC 2, 1 LLR 440 (1905).

²¹⁹ Tribunal de district des États-Unis pour l'est de la Virginie, *United States v. Hasan*, 29 octobre 2010, 747 F.Supp. 2d 599.

²²⁰ Cour suprême des Philippines, *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al.*, n° 111709, décision, 30 août 2001.

²²¹ Haute Cour de République-Unie de Tanzanie, *Republic v. Mohamed Adam & 6 others*, affaire n° 123 de 2015, jugement, 18 avril 2019.

²²² Tribunal d'instance de Mombasa (Kenya), *Republic v. Aid Mohamed Ahmed and 7 others*, affaire no 3486 de 2008, jugement, 10 mars 2010.

²²³ Cour suprême des Seychelles, *The Republic v. Mohamed Ahmed Ise & 4 others*, affaire n° 75 de 2010, jugement, 30 juin 2011 ; et *The Republic v. Mohamed Aweys Sayid & 8 others*, affaire n° 19 de 2010, jugement, 15 décembre 2010.

²²⁴ Tribunal d'instance de Mombasa, *Republic v. Musa Abdullahi Said and 6 others*, affaire n° 1184 de 2009, jugement, 6 septembre 2010 ; Tribunal d'instance de Mombasa, *Republic v. Liban Ahmed Ali & 10 others*, affaire n° 1374 de 2009, jugement, 29 septembre 2010 ; Haute Cour du Kenya, *Abdikadir Isey Ali & 8 others v. Republic*, affaire n° 19 de 2015, jugement, 10 mars 2015 ; et Haute Cour du Kenya, *Abdirahman Mohamed Roble & 10 others v. Republic*, recours pénal n° 94 de 2012, jugement, 30 août 2013.

²²⁵ *Republic v. Musa Abdullahi Said and 6 others* (voir *supra* la note 224).

²²⁶ *Ibid.*

89. En ce qui concerne les facteurs aggravants, il a été constaté que l'usage de la violence, la mort volontaire et la mort involontaire d'une personne étaient souvent retenus contre les pirates. Ainsi, dans 11 États d'Afrique²²⁷, la sanction est prévue avec différents paliers compte tenu de la gravité de l'infraction commise. La pratique de la confiscation du navire est mise en place par 2 États²²⁸, et dans 14 États²²⁹, il n'y a aucun facteur aggravant qui est prévu.

2. La pratique judiciaire

90. Les décisions rendues par les juges africains en matière de piraterie et de vols à main armée en mer ont concerné principalement la région de l'Afrique de l'Est. En effet, ce sont les tribunaux du Kenya, de la République-Unie de Tanzanie, des Seychelles et de Maurice qui ont été saisis pour statuer sur des faits en la matière.

91. Toutefois, dans la région de l'Afrique en général, 44 décisions concernant des actes de piraterie maritime ou de vol à main armée en mer ont été recensées. Parmi ces décisions, 26 sont relatives à des cas de piraterie en mer, et 18 font une simple référence à la piraterie sans que cela en soit le sujet principal.

92. La majorité des décisions relatives à des cas de piraterie en mer sont rendues dans les pays qui ont conclu avec les États d'arrestation des pirates des accords spéciaux de transfert de compétence vers les États de poursuite, à savoir le Kenya, la République-Unie de Tanzanie, les Seychelles et Maurice.

a) La jurisprudence kényane

93. C'est dans le cadre d'accords spéciaux de transfert de compétence que les tribunaux du Kenya ont poursuivi et jugé plusieurs pirates. La jurisprudence kényane, relativement abondante, a donné lieu à plusieurs décisions. Ainsi, dans l'affaire *Attorney General v. Mohamud Mohammed Hashi & 8 others*²³⁰, il s'agissait d'un groupe d'individus munis d'armes offensives qui ont attaqué le navire *MV Courier* et son équipage en haute mer dans l'océan Indien, menaçant la vie de l'équipage. Appréhendés par les autorités kényanes, ils étaient poursuivis pour l'infraction de piraterie en vertu du Code pénal kényan devant le tribunal de première instance de Mombasa. Les prévenus ont plaidé non coupables et contesté la compétence du tribunal, qui leur a donné raison le 9 novembre 2010. Pour leur défense, ils soutenaient que le concept de compétence universelle n'était pas applicable, bien que le délit de piraterie maritime soit défini en droit pénal kényan, puisque selon eux, le Code pénal était muet sur la compétence des tribunaux kényans pour juger les infractions de piraterie commises en dehors de la juridiction territoriale du pays. La cour d'appel de Nairobi, rejetant ces moyens et s'appuyant sur le droit national et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à laquelle le Kenya est partie, a jugé qu'en vertu du concept de compétence universelle, qui découle de l'idée que la communauté internationale doit veiller à ce que les responsables des crimes internationaux les plus graves n'aient pas de refuge en quelque lieu que ce soit, tous les États sont compétents pour traduire les pirates en justice. Le Procureur général a relevé appel de cette décision. La cour d'appel a annulé la décision d'incompétence du premier juge, qui n'avait pas voulu faire application du principe de la compétence universelle au litige et conclure que les tribunaux kényans étaient compétents pour

²²⁷ Algérie, Botswana, Congo, Côte d'Ivoire, Érythrée, Éthiopie, Libéria, Niger, République démocratique du Congo, Sénégal et Somalie.

²²⁸ Algérie et Bénin.

²²⁹ Afrique du Sud, Bénin, Djibouti, Ghana, Guinée, Kenya, Malawi, Mauritanie, Mozambique, Nigéria, République-Unie de Tanzanie, Sao Tomé-et-Principe, Seychelles et Tchad.

²³⁰ Cour d'appel de Nairobi, *Attorney General v. Mohamud Mohammed Hashi & 8 others*, recours civil n° 113 de 2011, 18 octobre 2012.

juger le délit de piraterie, quel que soit le lieu de sa perpétration ou la nationalité de ses auteurs ou de ses victimes. Dans l'affaire *Abdiaziz Ali Abdulahi & 23 others v. Republic*²³¹ se posait la question de l'administration de la preuve pour des faits de piraterie. En effet, le 12 mai 2011, les appelants, armés d'armes offensives alors qu'ils étaient en haute mer, ont attaqué le navire *FV Ariya*. Les 24 accusés ont été déclarés coupables de piraterie et condamnés à sept ans d'emprisonnement en application des articles 369, paragraphe 1 *b*, et 371, alinéa *a*, de la loi sur la marine marchande de 2009. Selon la Haute Cour du Kenya, il existait des preuves accablantes que les appelants se trouvaient à bord du *FV Ariya* et il a été démontré qu'il y avait eu échange de tirs ayant entraîné la mort de quatre personnes et blessé six autres. La preuve de l'intimité étant faite que les accusés avaient bel et bien commis des actes de piraterie, le fardeau de preuve pesait sur les accusés. Mais la Haute Cour n'a pas été satisfaite par la tentative des appelants de renverser la preuve, puisque l'explication donnée par les accusés quant à leur présence sur le navire *FV Ariya* est apparue au juge invraisemblable. Malgré le fait que les appelants soutenaient que la peine de sept ans d'emprisonnement était excessive, la Haute Cour a indiqué qu'elle avait le pouvoir discrétionnaire de prononcer une peine. Ainsi a-t-elle pu confirmer la décision du juge de première instance et rejeter l'appel.

94. L'affaire *Omar Shariff Abdalla v. Corporate Insurance Co. Ltd*²³² a donné l'occasion à la Haute Cour du Kenya d'examiner les éléments constitutifs de la piraterie. Selon les faits de l'espèce, le demandeur, alors qu'il était assuré contre les risques de vol violent et de piraterie pour une période de douze mois, avait été victime d'un vol. Le 19 décembre 1996, 17 hommes armés avaient détourné un navire, qui n'a jamais été retrouvé malgré les efforts déployés. Dans cette affaire, il s'agissait de déterminer le mobile du crime. Le critère principal afin de déterminer s'il y avait eu piraterie ou non était la poursuite de fins privées. Il a été reconnu que le pirate était avant tout une personne qui satisfaisait son avidité personnelle ou sa vengeance personnelle par le vol ou le meurtre dans des lieux situés au-delà de la juridiction d'un État. Or, la personne qui agissait dans un but public pouvait faire des actes similaires dans une certaine mesure, mais son mobile étant différent, il ne pouvait être juridiquement considéré comme un pirate. L'absence d'autorité compétente était également un élément constitutif de la piraterie. L'acte de piraterie devait également être violent, ce qui en l'espèce n'avait pas eu lieu. Les voleurs avaient simplement retenu le navire dans l'espoir d'obtenir une rançon. Bien qu'il n'y ait pas eu d'acte de piraterie, l'assureur devait indemniser le demandeur.

95. Dans l'affaire *Hassan M. Ahmed & 9 others v. Republic*²³³ se posait la question de la compétence du juge kényan pour connaître des faits de piraterie commis en haute mer par des individus qui n'étaient pas de nationalité kényane. En effet, du 16 au 21 janvier 2006, un groupe d'individus à bord de trois embarcations rapides et armés de fusils, de grenades, de pistolets et de lance-roquettes avaient attaqué, au large des eaux somaliennes, mais en haute mer, dans l'océan Indien, un navire battant pavillon indien du nom de *Safina Al Bisarat-MNV-723*, malmené et pris en otage son équipage, pour lequel ils réclamaient une rançon de 50 000 dollars. Pendant qu'ils détenaient ce navire et son équipage, ils avaient tenté d'intercepter d'autres navires qui naviguaient dans les environs. L'un de ces navires avait réussi à lancer un appel de détresse, lequel avait été capté par un navire de la marine américaine, dont l'intervention avait permis d'appréhender les agresseurs. Ces derniers avaient été remis aux autorités kényanes

²³¹ Haute Cour du Kenya, *Abdiaziz Ali Abdulahi & 23 others v. Republic*, recours pénal n° 7 de 2014, jugement, 17 novembre 2014.

²³² Haute Cour du Kenya, *Omar Shariff Abdalla v. Corporate Insurance Co. Ltd*, affaire n° 320 de 1998, arrêt, 29 juillet 2005.

²³³ Haute Cour du Kenya, *Hassan M. Ahmed & 9 others v. Republic*, recours pénaux n° 198 à 207 de 2008.

et poursuivis du chef de l'infraction de piraterie devant le juge répressif de Mombasa, qui les avait reconnus coupables et condamnés à sept ans d'emprisonnement chacun. Le juge s'était déclaré compétent au motif que la piraterie était un crime contre l'humanité susceptible d'être jugé par tout État, et que le Code pénal kényan était conforme au droit international. Insatisfaits de ce jugement, les mis en cause avaient fait appel. Selon la Haute Cour du Kenya, les faits reprochés aux prévenus étaient établis et tombaient sous l'application de la section 69, paragraphes 1 et 3, du Code pénal kényan, qui définissait et punissait la piraterie.

96. À supposer même que le Code pénal eût été silencieux sur cette infraction, l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à laquelle le Kenya est partie, aurait été applicable, car il contient une définition de la piraterie. La Haute Cour du Kenya a confirmé la décision du premier juge et rejeté l'appel. Les moyens de défense soulevés par les accusés s'articulaient autour de l'incompétence des tribunaux kényans pour connaître de l'affaire, motif pris de ce que, d'une part, ils n'étaient pas de nationalité kényane et, d'autre part, l'infraction poursuivie n'avait pas été commise dans les eaux territoriales du Kenya et, surtout, le Code pénal kényan n'était pas applicable à des faits commis en dehors du territoire du pays, en l'occurrence en haute mer. Or, le juge a fait une bonne application de la loi sur le fondement de la section 69 du Code pénal, qui dispose que « [t]oute personne qui commet, dans les eaux territoriales ou en haute mer, un acte de piraterie est coupable du crime de piraterie » (par. 1), et que « toute personne coupable du crime de piraterie encourt l'emprisonnement à vie » (par. 3). Sur la base de ces dispositions et de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la Haute Cour du Kenya a déclaré les accusés coupables des faits de piraterie.

97. L'affaire *Barre Ali Farah & 6 others v. Republic*²³⁴ a été portée en appel devant la Haute Cour du Kenya. La question à résoudre concernait l'administration et la recevabilité de la preuve pour faits de piraterie maritime. En l'espèce, la preuve de l'accusation était que le capitaine du *St. Vincent* avait été informé par son équipage que deux bateaux s'approchaient de leur, en haute mer. En vérifiant avec le radar, il avait vu les deux bateaux approcher à une vitesse de 24 nœuds. Le capitaine avait augmenté sa vitesse à 13 nœuds, puis déclenché l'alarme pour signaler une attaque de pirates. En évaluant les preuves présentées devant lui, le juge de première instance avait apprécié les définitions de l'agression telles qu'elles avaient été présentées par l'avocat de l'État et conclu que les deux bateaux se déplaçaient à grande vitesse vers le navire des plaignants en leur faisant craindre un danger. Lorsque des fusées éclairantes avaient été tirées, les deux bateaux ne s'étaient pas arrêtés mais avaient poursuivi leur route vers le navire. Des munitions, des couteaux et des grappins avaient été récupérés sur les bateaux en question. Les témoins de l'accusation avaient également vu d'autres objets être jetés par-dessus bord.

98. Les accusés ont été déclarés coupables de piraterie en première instance et condamnés à vingt ans d'emprisonnement, en application des articles 369, paragraphe 1, et 371, alinéa *a*, de la loi sur la marine marchande de 2009. Le juge d'appel a décidé d'une réduction de la peine à six ans d'emprisonnement. En effet, le juge de première instance avait estimé que poursuivre un navire qui fuyait en étant armé et en jetant des objets en sa direction avait certainement amené l'équipage à appréhender un danger et à craindre pour sa vie, et qu'il s'agissait donc d'un acte de violence contre un navire. Les appelants avaient prétendu être des pêcheurs. Le tribunal de première instance n'avait pas été convaincu par ce moyen de défense, puisqu'aucun matériel de pêche approprié, aucun poisson ni aucune installation de stockage de poissons n'avaient été trouvés dans les bateaux.

²³⁴ Haute Cour du Kenya, *Barre Ali Farah & 6 others v. Republic*, recours pénal n° 166 de 2012, jugement, 14 novembre 2013.

99. Il convient de noter que l'expression *shall be liable* de l'article 371 de la loi sur la marine marchande de 2009 ne signifie pas qu'il est obligatoire de condamner à l'emprisonnement à vie toutes les personnes reconnues coupables du délit de piraterie. L'on retient au surplus qu'avant leur condamnation, les accusés étaient restés en détention pendant une période de quatre ans. En conséquence, la peine de vingt ans d'emprisonnement avait été modifiée et réduite à six ans.

100. Dans l'affaire *Republic v. Abdirashid Jama Gas and 16 others*²³⁵, les questions de preuve et des témoignages en matière de piraterie étaient au cœur des procédures. En effet, les 17 individus étaient accusés d'avoir attaqué le 13 mai 2009 le navire à moteur *MV Amira* avec des armes à feu et une épée. Le tribunal d'instance de Mombasa a conclu que, dans la mesure où huit des neuf témoins de l'accusation n'étaient pas sur les lieux au moment de l'incident allégué, elle ne pouvait admettre leurs témoignages pour inculper les accusés. Par ailleurs, il avait été établi qu'un témoin qui se trouvait sur les lieux au moment de l'incident allégué n'avait jamais vu quelqu'un attaquer ou tirer sur le *MV Amira* à partir du navire *MV Ishak* ou débarquer du navire *MV Ishak* vers l'embarcation qui avait été utilisée pour lancer une attaque sur le *MV Amira*. En outre, ce témoin n'avait jamais identifié l'un des accusés sur les lieux. Sur la base des contradictions entre l'accusation et les preuves, le tribunal avait réaffirmé le principe clé selon lequel la culpabilité doit être prouvée au-delà de tout doute raisonnable.

101. Au cours de l'audience, le tribunal avait relevé également plusieurs incohérences en ce qui concernait les armes récupérées sur les accusés. De même, le juge s'était inquiété du fait que l'accusation n'avait pas produit comme preuve l'esquif et le bateau suspects ou des images (vidéos et photos prises depuis un hélicoptère survolant la scène). En conséquence, le tribunal avait jugé difficile de relier les personnes accusées à l'infraction qui leur était reprochée.

102. De ce qui précède, il est clair que cette affaire n'a pas fait l'objet d'une enquête et de poursuites appropriées comme les circonstances l'exigeaient. En d'autres termes, des preuves très importantes qui auraient été utiles à l'accusation n'ont jamais été présentées au tribunal. Les failles dans le dossier de l'accusation ne laissaient à ce tribunal d'autre choix que d'accorder aux accusés le bénéfice du doute. Les délinquants ont donc été déclarés non coupables de l'infraction de piraterie par manque de preuve et acquittés.

103. Dans l'affaire *Republic v. Jama Abdikadir Farah and 6 others*²³⁶, la question qui s'est posée en lien avec des actes de piraterie portait sur le point de savoir si le juge kényan était compétent pour statuer sur des faits de piraterie maritime en l'absence de définition d'un tel crime dans le droit interne du Kenya au moment des faits. En effet, le 6 mai 2009, le navire *MV Nepheli* se déplaçait en haute mer dans l'océan Indien, dans le couloir international recommandé, lorsqu'il avait été attaqué par sept personnes à bord d'une embarcation et avait été la cible de tirs d'armes à feu qui avaient provoqué des dégâts mineurs. Le navire attaqué avait lancé un appel de détresse. Grâce aux manœuvres du *MV Nepheli*, les assaillants avaient été exposés à l'hélice du navire et l'avaient heurtée, ce qui les avait fait chavirer. Répondant à l'appel de détresse, un navire de la marine espagnole avait envoyé un hélicoptère sur la scène de l'attaque. À son arrivée, l'hélicoptère avait trouvé les sept personnes assises sur leur bateau chaviré, à environ un ou deux milles marins du *MV Nepheli*. Dans les trente minutes, le navire de la marine espagnole était arrivé et avait demandé au *MV Nepheli* de le suivre jusqu'au lieu de l'attaque. Les sept personnes qui se

²³⁵ Tribunal d'instance de Mombasa, *Republic v. Abdirashid Jama Gas and 16 others*, affaire n° 1939 de 2009, jugement, 5 novembre 2010.

²³⁶ Tribunal d'instance de Mombasa, *Republic v. Jama Abdikadir Farah and 6 others*, affaire n° 1695 de 2009.

trouvaient sur le bateau chaviré avaient été secourues et arrêtées par la marine espagnole. Le 16 mai 2009, les personnes arrêtées et toutes les photographies prises comme preuves ainsi que tous les éléments de preuve trouvés sur elles avaient été remis aux autorités kényanes.

104. Il est pertinent de souligner qu'avant la mise en œuvre de la loi sur la marine marchande de 2009, il n'existait pas de définition de l'infraction de piraterie en droit interne kényan. Par conséquent, le tribunal d'instance de Mombasa a utilisé dans cette affaire la définition donnée à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à laquelle le Kenya est partie.

105. Conformément à cette disposition, il fallait déterminer si l'attaque avait eu lieu en haute mer et s'il s'agissait de violence à des fins privées contre un autre navire. Le tribunal a estimé que les éléments de preuve recueillis, notamment des armes et une échelle munie d'un crochet spécial, les photographies rapportant les dommages infligés et les témoignages décrivant l'attaque et l'arrestation subséquente avaient confirmé les faits allégués de l'accusation. Il a également été soutenu qu'à aucun moment entre l'attaque et l'arrestation, le capitaine du *MV Nepheli* n'avait perdu de vue le navire pirate. De plus, le témoignage sous serment des défendeurs, selon lequel ils avaient transporté jusqu'à 45 personnes dans leur bateau et n'étaient donc pas des pirates mais des trafiquants d'êtres humains, n'était pas crédible compte tenu de la petite taille du bateau. Par conséquent, le tribunal a conclu que l'accusation avait administré les preuves au-delà de tout doute raisonnable et que les accusés avaient commis un acte de piraterie contraire à la section 69, paragraphes 1 et 3, du Code pénal. Concluant que chacun des accusés était coupable de piraterie, le tribunal les a condamnés à quatre ou cinq ans d'emprisonnement.

106. Dans l'affaire *Republic v. Liban Ahmed Ali & 10 others*²³⁷ se posait, à l'instar des affaires précédentes, la problématique des preuves de piraterie devant le juge. En l'espèce, le navire marchand *Safmarine Asia* se déplaçait le 14 avril 2009 en haute mer, dans l'océan Indien, à environ 600 milles marins des côtes somaliennes, lorsqu'il avait été attaqué par 11 personnes à bord de deux embarcations plus petites et d'un navire mère. Après trois tentatives, les assaillants avaient abandonné leur mission. La troisième tentative avait impliqué l'utilisation de lance-roquettes ayant causé des dommages mineurs au *Safmarine Asia*. Pendant l'attaque, le navire marchand avait joint le responsable de la sécurité de sa compagnie, qui avait ensuite pris contact avec le navire de la marine française *Nivose*, qui patrouillait dans la zone. Le *Nivose* avait envoyé un hélicoptère pour retrouver le *Safmarine Asia*. Lorsque l'hélicoptère était arrivé, les navires pirates étaient toujours visibles sur le radar du navire marchand. L'hélicoptère avait suivi les navires pirates et les avait survolés jusqu'à ce que le *Nivose* soit en mesure de les repérer sur son radar et de commencer la poursuite. Le jour suivant, le *Nivose* avait pu intercepter les navires pirates et arrêter les 11 personnes à bord. Les armes et l'attirail récupérés comprenaient des armes à feu chargées, des couteaux et des grappins. Ces articles avaient été confisqués et photographiés. Les armes à feu avaient été examinées et leur fonctionnement avait été déterminé. Le navire mère avait coulé lorsqu'il avait été remorqué vers le port de Mombasa. Le 22 avril 2009, les 11 personnes arrêtées avaient été remises aux autorités kényanes, puis inculpées de piraterie, en violation de la section 69, paragraphes 1 et 3, du Code pénal. Après avoir tenté de détourner le *Safmarine Asia*, les accusés avaient mis ainsi en danger la vie des membres d'équipage du navire attaqué.

107. Le tribunal d'instance de Mombasa n'a pas cru aux allégations des accusés, qui prétendaient avoir été attaqués sans raison lorsqu'ils se livraient à leurs activités de

²³⁷ Voir *supra* la note 224.

pêche. Au regard des preuves et de la chronologie des faits, notamment le fait que le navire des assaillants avait été constamment surveillé depuis l'attaque jusqu'au moment de l'arrestation, ainsi que des témoignages plausibles des témoins, le tribunal a estimé qu'il était prouvé au-delà de tout doute raisonnable que les accusés avaient commis un acte de piraterie contraire aux dispositions de la section 69, paragraphes 1 et 3, du Code pénal. Selon le tribunal, les accusés s'étaient rendus coupables de piraterie et ils ont donc été condamnés à cinq ans d'emprisonnement.

108. Dans l'affaire *Republic v. Musa Abdullahi Said and 6 others*²³⁸ a été au centre du procès l'admission des preuves portant sur des faits de piraterie. En effet, le 29 mars 2009, un navire de ravitaillement de la marine allemande connu sous le nom de *SPESSART* se trouvait dans le golfe d'Aden. Il s'agissait d'un navire chargé du réapprovisionnement des navires de la marine attachés à la mission Atlanta. Sa cargaison contenait du carburant, de la nourriture, des fournitures médicales et d'autres produits essentiels. À son bord, l'équipage était composé de soldats de la marine qui assuraient la sécurité militaire.

109. Vers 14 h 50, un signaleur à bord dudit navire était de garde sur le pont lorsqu'il avait observé un petit bateau qui se trouvait devant leur navire, à environ 2 ou 3 milles marins de distance, avec environ sept personnes à son bord. Il en avait informé le commandant, qui était sur le pont. Ce bateau était statique, et le capitaine avait ordonné que le navire change de cap pour des raisons de sécurité de navigation. La yole avait également commencé à se déplacer vers eux. Alors que celle-ci s'approchait du navire, un hélicoptère s'était approché de la yole et avait tiré une salve, c'est alors qu'elle s'était arrêtée et que ses sept occupants avaient levé les mains en signe de reddition. L'hélicoptère se trouvait à environ un kilomètre de la yole et l'avait survolé.

110. Dans cette affaire, le tribunal d'instance de Mombasa a admis qu'au vu des éléments de preuve, il n'avait aucun doute sur le fait que le délit de piraterie tel que le définissait la section 69 du Code pénal avait été prouvé au-delà de tout doute raisonnable, et que les preuves examinées montraient clairement que les tirs sur le *SPESSART* avaient provoqué la peur de l'équipage, qui avait alors envoyé un message de détresse à d'autres navires. Une fois leur plan déjoué, les accusés à bord de la yole avaient fait demi-tour pour prendre le large, mais le *SPESSART* ne les avait pas laissés faire, les maintenant dans sa proximité. Les accusés n'avaient manifestement pas tenu compte de ceux qui se trouvaient à bord du *SPESSART*, de sorte que tout tir sur le *SPESSART* était destiné à attirer l'attention de ses occupants. Pourtant, pour leur défense, tous les accusés avaient insisté sur le fait qu'ils étaient impliqués dans le transport de personnes (immigrants illégaux) vers différents pays et qu'ils ne se trouvaient à aucun moment dans le couloir de trafic international. Ce manque de cohérence avait renforcé le dossier de l'accusation, et le tribunal a conclu que la défense offerte par tous les accusés n'était qu'une réflexion après coup destinée à se disculper. Le tribunal a également estimé que cette défense n'avait aucune valeur probante dans les circonstances et l'a rejetée. Enfin, le tribunal a indiqué que l'accusation avait prouvé de manière écrasante les charges contre chaque personne accusée dans cette affaire, et chacune d'entre elles a donc été reconnue coupable de piraterie et condamnée en conséquence à cinq ans d'emprisonnement. Le juge a réduit la peine en prenant en considération le fait que les accusés avaient suivi des programmes de réhabilitation, y compris la scolarisation jusqu'au niveau universitaire.

111. La question de l'admission des preuves au procès s'est posée dans l'affaire *Republic v. Aid Mohamed Ahmed and 7 others*²³⁹. Le 11 novembre 2008, les accusés

²³⁸ Voir *supra* la note 224.

²³⁹ Voir *supra* la note 222.

avaient tenté de détourner le navire *MV Powerful* alors que celui-ci se trouvait en haute mer, dans l'océan Indien, à l'aide de fusils et d'un lance-roquette. Le capitaine du navire *MV Powerful* avait lancé un appel de détresse qui avait reçu une réponse des forces de la coalition. Grâce à l'intervention de ces dernières, les accusés avaient cessé leur attaque et avaient été arrêtés et remis aux autorités kényanes. Sur la question de la compétence, le tribunal d'instance de Mombasa a mentionné la section 69, paragraphe 1, du Code pénal, qui lui accorde cette compétence. En effet, le tribunal a reconnu que la piraterie *jure gentium* pouvait se définir comme suit :

Commet un acte de piraterie au sens du droit des gens quiconque, sans autorité légale d'un État ni apparence de droit :

a) s'empare ou tente de s'emparer d'un navire en haute mer, dans les limites de la juridiction du Grand Amiral, par la violence ou en faisant peur à ceux qui sont en possession de ce navire²⁴⁰.

112. Les procureurs avaient, selon le juge, réussi à prouver hors de tout doute raisonnable que les accusés avaient tenté de détourner un navire en utilisant des armes et donné à l'équipage des raisons de craindre pour leur vie. Malgré l'existence de circonstances atténuantes, le juge n'a pas voulu décider d'une réduction de peine et a retenu la peine la plus sévère et dissuasive. Selon lui, il était de notoriété publique que la piraterie était devenue une menace dans cette région, et une peine dissuasive était donc de mise. Les accusés ont tous été condamnés à vingt ans d'emprisonnement.

113. Dans l'affaire *Abdirahman Mohamed Roble & 10 others v. Republic*²⁴¹ comme dans les précédentes, le procès a porté sur l'admission des preuves de piraterie. Le 3 mai 2009, en haute mer, dans l'océan Indien, deux personnes munies d'armes offensives, à savoir deux fusils, des lance-roquettes et un couteau, ont attaqué le navire à moteur *FNS Nivose* et, au moment de cet acte, ont mis en danger la vie des membres de l'équipage dudit navire. La Haute Cour, considérant que les accusés étaient des primodélinquants et qu'ils avaient passé trois ans en détention provisoire avant d'être condamnés, a révisé leur peine et l'a réduite à cinq ans d'emprisonnement.

114. L'affaire *Republic v. Hassan Jama Haleys & 5 others*²⁴² a donné lieu à un commentaire sur un principe de droit fondamental, à savoir le droit à un procès équitable même pour des individus accusés de piraterie maritime et leur droit à bénéficier de l'aide financière pour assurer leur défense. En effet, selon le juge, les procès de piraterie représentaient un défi unique pour le système juridique kényan. On ne pouvait ignorer le fait qu'il s'agissait de suspects qui, après avoir été arrêtés par des forces navales étrangères en haute mer, étaient amenés au Kenya pour y être jugés. Ils étaient étrangers au pays, ne connaissaient pas le système juridique, ne savaient pas quels étaient leurs droits et ne comprenaient pas la langue. Compte tenu de ces obstacles, le juge estimait crucial que le Gouvernement kényan et les partenaires internationaux qui soutenaient ces procès mettent en place un système permettant de fournir une représentation juridique gratuite aux suspects dans ces procès pour piraterie. C'était la seule façon de garantir leur droit à un procès équitable.

115. Dans l'affaire *Abdikadir Isey Ali & 8 others v Republic*²⁴³, les appelants ont été reconnus coupables et condamnés à sept ans d'emprisonnement pour le délit de

²⁴⁰ *Republic v. Aid Mohamed Ahmed and 7 others* (voir *supra* la note 222), p. 22, citant Archbold, *Pleading, Evidence and Practice in Criminal Cases*.

²⁴¹ *Abdirahman Mohamed Roble & 10 others v. Republic* (voir *supra* la note 224).

²⁴² Haute Cour du Kenya, *Republic v. Hassan Jama Haleys & 5 others*, affaire n° 105 de 2010, jugement, 15 juillet 2010.

²⁴³ Haute Cour du Kenya, *Abdikadir Isey Ali & 8 others v. Republic*, recours pénal n° 163 de 2013,

piraterie, en violation de la section 69, paragraphe 3, du Code pénal. Le 22 mai 2009, dans le couloir de transit recommandé au niveau international en haute mer, dans la partie centrale du golfe d'Aden, deux personnes munies d'armes offensives, à savoir un fusil et trois couteaux, avaient attaqué le navire à moteur *MARIA K* et, au moment de cet acte, avaient fait craindre pour la vie des membres de l'équipage dudit navire.

116. Malgré la gravité du crime de piraterie, cette affaire illustre le pouvoir de discrétion du juge à aménager les peines selon les circonstances et les faits. Le commentaire suivant reflète l'exigence de clémence de la part du juge statuant en matière de piraterie :

Je ne trouve aucune faute dans l'exercice de la discrétion du magistrat de première instance en condamnant les appelants à sept ans d'emprisonnement. Il a observé à juste titre que la piraterie était une infraction grave ayant des ramifications nationales et internationales sur la sécurité et le commerce international. Elle est passible d'une peine maximale d'emprisonnement à vie. La peine de sept ans ne peut en aucun cas être considérée comme sévère et excessive. Il est instructif de noter que les temps ont changé en Somalie. La vie est presque normale. Le programme en cours visant à renvoyer en Somalie les condamnés pour piraterie afin qu'ils y purgent le reste de leur peine doit et devrait être accéléré. Cela leur permettra de recevoir la visite de leur famille et de leurs proches. Cela contribuera également à désengorger nos prisons²⁴⁴.

b) *La jurisprudence seychelloise*

117. Dans l'affaire *Republic v. Abdi Ali and others*²⁴⁵, le navire de pêche espagnol immatriculé aux Seychelles *Intertuna II* pêchait le 5 mars 2010 en haute mer, avec deux de ses propres bateaux plus petits déployés en mer, lorsqu'un esquif avec des personnes armées et des échelles à crochets s'était d'abord approché à grande vitesse pour tenter de s'emparer de l'*Intertuna II*. Dans un second temps, un baleinier avec à son bord sept fusils, des munitions et des lance-roquettes s'était approché, accompagné de deux esquifs. Les munitions et autres matières explosives ont été photographiées et détruites. Les esquifs et le baleinier agissaient selon un plan préétabli et de manière concertée lors de l'approche vers l'*Intertuna II*.

118. La Cour suprême des Seychelles a rendu un verdict de culpabilité à l'égard des accusés en se fondant sur l'article 65 du Code pénal, qui disposait à l'époque que « [t]oute personne coupable de piraterie ou de tout crime lié ou apparenté à la piraterie pourra être jugée et punie conformément à la loi d'Angleterre pour le moment en vigueur ». La législation seychelloise permet aussi de réprimer la tentative selon l'article 23 du Code pénal, qui se lit comme suit : « Lorsque deux personnes ou plus ont l'intention commune de poursuivre ensemble un dessein illicite et que, dans la poursuite d'un tel dessein, une infraction est commise d'une nature telle que sa commission était une conséquence probable de la poursuite de ce but, chacune d'elles est réputée avoir commis l'infraction. » La Cour est arrivée à la conclusion qu'il y avait eu en l'espèce acte de piraterie et que les accusés étaient coupables de ce chef. Il s'agissait d'un navire pirate sous les apparences d'un navire de pêche baleinière.

119. Dans l'affaire *The Republic v. Mohamed Ahmed Dahir & 10 others*²⁴⁶, 11 individus ont été accusés d'actes de piraterie maritime en haute mer en vertu des dispositions du Code pénal et de la loi de 2004 sur la prévention du terrorisme. Les

jugement, 10 mars 2015.

²⁴⁴ Ibid.

²⁴⁵ Cour suprême des Seychelles, *Republic v. Abdi Ali and others*, affaire n° CO 14 de 2010, jugement, 3 novembre 2010.

²⁴⁶ Cour suprême des Seychelles, *The Republic v. Mohamed Ahmed Dahir & 10 others*, affaire n° 51 de 2009, sentence, 25 juillet 2010.

suspects avaient été repérés pour la première fois sur un navire mère avec deux esquifs à sa remorque par un avion de surveillance français, qui avait relayé l'information au patrouilleur naval seychellois, le *Topaz*. Ce dernier avait intercepté les pirates à proximité d'un bateau de la marine seychelloise. Arrêtés, ils ont été accusés à la fois d'actes de piraterie et de terrorisme. Pour leur défense, les accusés plaidaient qu'ils étaient des pêcheurs et qu'ils pêchaient au moment de l'incident, ajoutant qu'ils ne faisaient que se défendre contre les attaques du *Topaz*. La Cour suprême s'est appuyée, entre autres, sur la définition de la piraterie telle qu'elle figure dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et sur les preuves fournies au procès. Elle a condamné les 11 accusés sur le chef d'accusation de piraterie, en réaffirmant qu'un tel crime était justiciable des tribunaux de chaque nation sur le fondement du principe de la compétence universelle prévue par le droit international général. L'État qui procédait à l'arrestation était donc libre de poursuivre les pirates présumés et de les punir s'ils étaient reconnus coupables de piraterie. Dans sa décision du 25 juillet 2010, la Cour a conclu à des condamnations multiples, notamment pour acte de piraterie et actes de terrorisme, sur la base du Code pénal.

120. Dans l'affaire *Republic v. Mohamed Aweys Sayid & 8 others*²⁴⁷, la Cour suprême a statué sur des faits de piraterie perpétrés le 26 mars 2010. En effet, le navire *Galate* pêchait le concombre de mer sur le banc Lazino, à environ 98 milles marins de Mahé. Vers 6 h 30, alors que l'équipage préparait le petit-déjeuner, un membre avait entendu le bruit d'un moteur hors-bord. Il avait vu une embarcation avec à son bord des hommes armés de fusils, qui s'approchait du *Galate*. L'embarcation s'était approchée du côté du *Galate* où il y avait une échelle, et quatre hommes étaient montés à son bord. À la vue des pirates, le bouton de détresse avait été actionné pour envoyer des signaux enregistrant la position du navire aux garde-côtes. Les hommes armés n'avaient pas demandé la permission de monter à bord du *Galate*. Ils avaient des fusils qu'ils pointaient sur l'équipage. Les membres d'équipage avaient été invités à sortir de la cabine et à s'agenouiller. Les quatre hommes armés avaient alors procédé à la fouille de la cabine et emporté des montres, des téléphones portables, de la nourriture et des vêtements.

121. Les accusés ont été reconnus coupables d'actes de piraterie en haute mer, en violation de l'article 65 du Code pénal, lu conjointement avec l'article 23. Ils ont été condamnés à des peines d'emprisonnement allant de dix à onze ans, selon les chefs d'accusation.

122. Dans l'affaire *Republic v. Nur Mohamed Aden & 9 others*²⁴⁸, la Cour suprême a statué sur des actes de piraterie, plus précisément sur la notion de participation des accusés à l'infraction. Selon les faits, ce sont quatre intrus armés de fusils qui étaient montés à bord du navire *Faith* et avaient commencé à harceler les pêcheurs et à leur demander de l'argent et d'autres articles. Ils avaient pointé des armes sur eux, la plupart du temps sur la tête, et menacé de les tuer. Ils avaient ordonné aux témoins de les emmener en Somalie et menacé de leur couper le cou si le Gouvernement seychellois ne leur versait pas 3 milliards de dollars pour leur libération. Les assaillants parlaient dans un anglais approximatif tandis que d'autres utilisaient le langage des signes ou des gestes. Les deux petits bateaux étaient repartis chercher plus d'hommes, et un autre bateau plus grand les avait rejoints plus tard. Les 11 hommes présents sur les trois navires étaient montés à bord du *Faith* avec des fusils et lance-grenades. Dans son verdict de culpabilité, le juge s'est dit convaincu que l'attaque était bien planifiée et coordonnée. Tous les accusés s'étaient avérés être des participants volontaires à l'ensemble de l'entreprise et aucun d'entre eux n'avait

²⁴⁷ Voir *supra* la note 223.

²⁴⁸ Cour suprême des Seychelles, *Republic v. Nur Mohamed Aden & 9 others*, affaire n° CO 75 de 2010, jugement, 28 février 2011.

apporté de preuves de sa participation involontaire. Il s'agissait d'un effort concerté de tous les accusés, dont on pouvait déduire positivement une intention commune. Les accusés ont donc été tous reconnus coupables et condamnés pour des chefs d'accusation de piraterie.

123. Dans l'affaire *The Republic v. Mohamed Ahmed Ise & 4 others*²⁴⁹ jugée par la Cour suprême, les faits concernaient un navire de pêche immatriculé en France, le *Talenduic*. Au matin du 17 novembre 2010, ledit navire avait été attaqué par des hommes armés à bord de deux embarcations d'attaque à grande vitesse. Au moment de l'attaque, le *Talenduic* se trouvait près d'un autre navire, le *Cap Ste Marie*, immobilisé en raison d'une hélice cassée. Un membre de la marine française présent à bord du *Talenduic* avait aperçu les premiers esquifs d'attaque à 4 heures, alors qu'il était à l'affût depuis le poste d'observation, et avait alerté les autres personnes à bord. Au cours de la poursuite, les esquifs avaient tiré à plusieurs reprises sur le *Talenduic* avec des fusils automatiques et des lance-grenades. Les accusés ont écopé de peines allant, selon les chefs d'accusation, de dix à dix-huit ans d'emprisonnement pour actes de piraterie.

124. Dans l'affaire *The Republic v. Abdugar Ahmed & 5 others*²⁵⁰, les six accusés, armés de fusils et de lance-grenades, avaient capturé et brutalisé le 19 avril 2011 quatre pêcheurs seychellois avant de leur ordonner de diriger le navire *Gloria* vers la Somalie. Lorsqu'ils avaient été interceptés, les accusés avaient tiré sur les navires des garde-côtes seychellois, l'*Andromache* et *La Flèche*, mais les équipages n'avaient subi aucune blessure et les navires n'avaient pas été endommagés. Le *Gloria*, par contre, avait été endommagé et son équipage avait énormément souffert aux mains des pirates, qui avaient continué à les intimider et à les menacer pendant leur captivité. Ils mangeaient leur nourriture et les exposaient à un risque élevé de mort, et les utilisaient parfois comme boucliers humains. Les pêcheurs n'étaient pas armés mais placés juste devant le feu. Cela avait entraîné des pertes en vies humaines et des blessures graves. Les accusés ont été reconnus coupables d'acte de piraterie, en vertu de l'article 65 du Code pénal, lu conjointement avec l'article 23.

125. L'affaire *Republic v. Houssein Mohammed Osman & 10 others*²⁵¹ a posé la question des relations entre le droit interne et le droit international dans le traitement des faits relatifs aux actes de piraterie. En effet, les accusés, de nationalité somalienne, avaient été appréhendés et étaient poursuivis pour avoir, en haute mer, à bord de petites embarcations rapides et armés pour certains de lance-roquettes, tenté d'attaquer un navire de pêche battant pavillon seychellois. Ils n'avaient rebroussé chemin qu'à la suite de tirs nourris de sommation dans leur direction par l'équipe de sécurité du navire. Les chefs de poursuite étaient le délit de piraterie et la tentative de délit de piraterie, prévus et punis par le Code pénal. Pour les condamner, la Cour suprême a fondé sa décision sur les dispositions du Code pénal. Elle s'est également appuyée, quoiqu'indirectement, sur le droit international. En effet, elle a sous-entendu que même dans l'hypothèse d'un vide juridique en droit pénal interne sur le point de la criminalisation de la piraterie, les faits reprochés aux accusés n'en auraient pas moins été poursuivis et punis par la justice seychelloise sur le fondement du principe de compétence universelle applicable aux actes de piraterie en haute mer, en faisant référence à différentes sources coutumières. La Cour a reconnu les accusés coupables d'acte de piraterie et les a condamnés pour cette infraction.

²⁴⁹ *The Republic v. Mohamed Ahmed Ise & 4 others* (voir *supra* la note 223).

²⁵⁰ Cour suprême des Seychelles, *The Republic v. Abdugar Ahmed & 5 others*, affaire n° 21 de 2011, jugement, 14 juillet 2011.

²⁵¹ Cour suprême des Seychelles, *Republic v. Houssein Mohammed Osman & 10 others*, affaire n° CO 19 de 2011, jugement, 12 octobre 2011.

126. Dans une autre affaire, *The Republic v. Liban Mohamed Dahir & 12 others*²⁵², s'est posée à la Cour suprême la question de la compétence des tribunaux seychellois pour juger une vingtaine d'individus accusés de l'infraction de piraterie, prévue et punie par les articles 23 et 65 du Code pénal. Il leur était reproché d'avoir intentionnellement, les 12 et 13 janvier 2012, en haute mer, à bord d'embarcations privées, commis des actes de violence et de vol à main armée sur des personnes à bord d'un autre bateau, *The Happy Bird*. À l'exception d'incompétence soulevée par la défense, la Cour a rappelé, au paragraphe 7 de sa décision, le principe de compétence universelle applicable aux actes de piraterie maritime en haute mer, relevant qu'« [e]n outre, les pirates ont longtemps été déclarés ennemis de l'humanité et se sont placés hors de la protection de tout État, c'est pourquoi ils peuvent être arrêtés, jugés et punis en vertu du droit interne de tout pays ».

127. Les accusés ont été inculpés du délit de piraterie, en vertu de l'article 65, paragraphe 4 a, du Code pénal lu conjointement avec l'article 23. Selon la Cour, tous les accusés avaient, le 12 janvier 2012, alors qu'ils se trouvaient en haute mer à bord d'un navire privé, avec une intention commune, commis un acte de violence ou un acte de déprédation à des fins privées contre des personnes à bord d'un autre navire, *The Happy Bird*, en déchargeant illégalement des armes à feu sur ledit navire. Le 13 janvier 2012, les accusés avaient, en haute mer et avec une intention commune, commis un acte volontaire de participation à l'exploitation d'un navire en connaissance de cause, en faisant un navire pirate. Tous les accusés ont été acquittés du premier chef d'accusation en raison de l'absence de preuve au-delà de tout doute raisonnable. Tous, à l'exception de Burhan Yasin Ahmed, ont été reconnus coupables des faits de piraterie. En effet, selon les faits, le navire *The Happy Bird* avait été attaqué le 12 janvier 2012 vers 12 h 15. Le capitaine a témoigné que son navire avait été approché par derrière, de chaque côté, par deux embarcations voyageant à grande vitesse. Il avait alors émis plusieurs alertes, dont le résultat avait été que tout le personnel s'était mis à couvert et que l'équipe de sécurité à bord, composée de trois gardes armés, avait pris position à l'arrière du pont. Le déclenchement de l'alarme avait également automatiquement émis un message de détresse communiquant la position du navire aux forces de la coalition et aux agences d'information sur le trafic maritime. Bien qu'étant situés à une certaine distance, les navires de guerre *Carney* et *Fort Victoria*, respectivement américain et britannique, avaient répondu à cet appel de détresse.

128. Dans l'affaire *Republic v. Farad Ahmed Jama & 14 others*²⁵³, la Cour suprême a statué sur des faits de piraterie. En effet, selon le témoignage du capitaine du navire *MV Sunshine*, des personnes à bord d'un petit bateau blanc s'étaient approchées de son navire à une très grande vitesse. Bien qu'aucun dommage n'ait été causé au navire, ces personnes étaient armées et avaient poursuivi le *MV Sunshine*, un pétrolier qui se déplaçait à une vitesse de 13 nœuds.

129. Le témoin avait vu les accusés lancer des grenades propulsées par fusée sur le pont de son navire, avec l'intention de l'attaquer. L'un des assaillants avait dirigé une arme mortelle, à savoir un lance-grenades, sur le *MV Sunshine*. L'équipage avait demandé de l'aide par radio, et l'arrivée opportune d'un hélicoptère de la marine avait mis fin à tout autre acte illégal de violence et de dommages commis sur le navire. La Cour a conclu que la piraterie était contraire aux dispositions de l'article 65, paragraphe 1, du Code pénal, lu conjointement avec l'article 23, et punie en vertu de l'article 65. Les accusés ont été condamnés pour des faits de piraterie.

²⁵² Cour suprême des Seychelles, *The Republic v. Liban Mohamed Dahir & 12 others*, affaire n° 7 de 2012, jugement, 31 juillet 2012.

²⁵³ Cour suprême des Seychelles, *Republic v. Farad Ahmed Jama & 14 others*, affaire n° 16 de 2012, jugement, 5 novembre 2012.

130. Cette affaire se rapporte à une poursuite pénale contre 15 personnes de nationalité somalienne ayant commis, en haute mer, des actes de piraterie contraires aux dispositions du Code pénal seychellois, notamment l'article 65 tel qu'amendé en 2010 et en vigueur au moment des faits, lequel dispose ce qui suit en son paragraphe 2 : « Nonobstant les dispositions de l'article 6 et de toute autre loi écrite, les tribunaux des Seychelles sont compétents pour juger un délit de piraterie, que celui-ci ait été commis sur le territoire des Seychelles ou en dehors du territoire des Seychelles »²⁵⁴. On note ici que par cet amendement, la loi pénale seychelloise a dans une certaine mesure intégré dans le droit interne le principe coutumier de compétence universelle en matière d'actes de piraterie en haute mer.

c) *La jurisprudence tanzanienne*

131. Dans l'affaire *Republic v. Mohamed Adam & 6 others*²⁵⁵, la Haute Cour de République-Unie de Tanzanie a eu à connaître de faits de piraterie perpétrés le 3 octobre 2011, dans la zone économique exclusive du pays. Les défendeurs avaient attaqué le navire de prospection pétrolière *Sams-All good* en utilisant des armes à feu. Le navire de prospection pétrolière avait été attaqué par un groupe d'au moins sept individus, tous soupçonnés d'être des pirates d'origine somalienne. L'attaque avait été signalée, et les unités de la marine tanzanienne présentes dans la zone s'étaient immédiatement déployées pour intercepter les pirates. Après une approche, un échange de tirs avait eu lieu avant que le personnel de la marine ne les maîtrise. Les accusés s'étaient approchés et avaient tiré sur le navire avant d'en prendre le contrôle. Le capitaine du navire avait vu les accusés prêts à monter à bord du navire et avait ordonné à son équipage de se cacher dans la salle des machines. Il avait ensuite lancé un appel de détresse et, quelques minutes plus tard, le personnel de sécurité tanzanien était arrivé sur les lieux de l'attaque où les pirates s'étaient rendus aux autorités. Ils avaient alors été arrêtés et emmenés sur le navire *Frobisher*.

132. Selon la Haute Cour,

les preuves directes et circonstanciées montrent clairement que tous les accusés avaient l'intention de commettre un acte de piraterie. La présence des pièces à conviction P1 et P2 collectivement sur le *Sams-All good* montre bien qu'il s'agissait d'instruments de piraterie appropriés utilisés par tous les accusés, en l'absence de documents de voyage légaux pour l'Afrique du Sud, les preuves similaires formulées démontrent clairement que tous les accusés avaient une connaissance commune du fait que l'embarcation était utilisée dans le but de commettre un acte de piraterie. Tous les accusés ont volontairement participé à l'exploitation de l'embarcation détruite et tous les accusés savaient depuis Raskamboni que le navire sur lequel ils étaient montés était un bateau pirate. De plus, l'intention de tous les accusés de commettre un acte de piraterie peut être établie par l'échange de tirs avec les forces navales, malgré les coups de semonce tirés par le *Frobisher*²⁵⁶.

Par conséquent, et en prenant en compte les témoignages des accusés en conjonction avec ceux présentés par les procureurs, la Haute Cour a jugé que la version des événements présentée par les accusés relevait de l'improbabilité et du mensonge. À cet égard, la preuve de l'accusation restait prouvée au-delà de tout doute raisonnable. Les accusés avaient donc bien commis des actes de piraterie.

²⁵⁴ Ibid.

²⁵⁵ Voir *supra* la note 221.

²⁵⁶ Ibid., p. 65.

133. Dans l'affaire *Republic v. Median Boastice Mwale & 3 others*²⁵⁷, la Haute Cour de République-Unie de Tanzanie a dressé une liste non limitative des infractions aggravées incluant la piraterie et le vol à main armée. Elle a énuméré ces infractions ainsi qu'il suit :

Les infractions assimilables à des infractions principales sont énumérées à la section 2 et comprennent le trafic illicite de stupéfiants, le terrorisme, le trafic illicite d'armes, la criminalité organisée, la traite des êtres humains et le trafic de migrants, l'exploitation sexuelle, la corruption, la contrefaçon, le vol à main armée, le vol, la contrefaçon, la piraterie, le détournement, la fraude fiscale, l'exploitation minière illégale, la criminalité environnementale, etc.²⁵⁸.

d) *La jurisprudence mauricienne*

134. Dans l'affaire *Police v. M. A. Abdeoukader & others*²⁵⁹, ce sont des individus de nationalité somalienne qui étaient accusés devant les tribunaux de Maurice du délit de piraterie en haute mer, en violation de l'article 3, paragraphes 1 a et 3, et de l'article 7 de la loi sur la piraterie et la violence maritime de 2011. En première instance, ils avaient plaidé non coupables et, par un jugement du 6 novembre 2014, avaient bénéficié d'une relaxe de la Cour intermédiaire, qui a jugé que le délit de piraterie en haute mer n'était pas constitué. L'appel du ministère public a été favorablement accueilli par la Cour suprême du pays. En effet, après avoir rappelé que la définition retenue par la loi mauricienne de la notion de piraterie était une réplique exacte de celle prévue dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la Cour suprême a relevé que les éléments constitutifs de cette infraction étaient identiques dans les deux textes. Elle a précisé que la définition de l'article 101 de la Convention était reconnue comme une disposition de codification du droit international coutumier, et que les États étaient liés par ledit instrument en tant que droit international coutumier quand bien même ils ne l'auraient pas ratifié. De ce fait, la Cour suprême a reconnu la valeur de normes coutumières aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, même si son application n'a pas été directement décisive de son jugement.

e) *La jurisprudence d'autres États*

135. En plus de ces quatre pays, à savoir le Kenya, la République-Unie de Tanzanie, les Seychelles et Maurice, d'autres États africains comme le Botswana et le Libéria ont rendu des décisions sur des faits de piraterie. Dans le cas du Botswana, il ne s'agit pas de décisions sur le fond d'une affaire de piraterie, puisque la Cour d'appel s'est contentée de donner une énumération des délits aggravés, y compris la piraterie. Dans l'affaire *Ntesang v. The State*²⁶⁰, le juge s'est ainsi exprimé en ces termes :

À ce stade, j'aimerais noter que les principaux délits pour lesquels la peine de mort est prévue dans ce pays, hormis le meurtre, sont les suivants : la trahison, en vertu de la section 35 ; l'incitation des étrangers à envahir le pays (ce qui est également une forme de trahison), en vertu de la section 36 du Code pénal ; et la piraterie de type aggravé, en vertu de la section 63, paragraphe 2, du Code²⁶¹.

²⁵⁷ Haute Cour de République-Unie de Tanzanie, *Republic v. Median Boastice Mwale & 3 others*, affaire n° 77 de 2017, jugement, 9 mai 2019.

²⁵⁸ Ibid., p. 26.

²⁵⁹ Tribunal intermédiaire de Maurice, *Police v. M. A. Abdeoukader & others*, affaire n° 850/2013, jugement, 14 juillet 2016.

²⁶⁰ Cour d'appel du Botswana, *Ntesang v. The State*, recours pénal n° 57 de 1994, jugement, 30 janvier 1995, [1995] BWCA 12, [1995] BLR 151 (CA).

²⁶¹ Ibid.

136. Dans le cas du Libéria, il y a eu décision sur le fond d'une affaire de piraterie qui remonte au début du XX^e siècle. Ainsi, dans l'affaire *Kra v. Republic of Liberia*²⁶², la Cour suprême, pour des faits perpétrés en 1903, a conclu à la culpabilité de l'accusé pour les actes incriminés de piraterie. En effet, il s'agissait d'un navire d'un État allié qui s'était échoué sur la côte du Libéria et avait été victime d'un pirate qui avait volé une importante somme d'argent. L'accusé a avoué avoir commis des actes de piraterie sur les épaves à des points éloignés le long de la côte, et a été reconnu coupable de piraterie et condamné à payer une amende de 3 000 dollars. À défaut de payer ladite amende, il serait emprisonné pour une durée de cinq ans. Cependant, dans le cas où il y a eu meurtre, la peine est l'emprisonnement à vie²⁶³.

137. L'on retient que la majorité des actes de piraterie ont lieu autour de la Corne de l'Afrique ainsi que dans le golfe de Guinée ; pourtant, aucune jurisprudence n'a été recensée dans ces deux régions. La plupart des décisions ont été rendues aux Seychelles, à Maurice, au Kenya et en République-Unie de Tanzanie. Les juges africains condamnent lourdement le crime de piraterie. L'interdiction de la piraterie a pu être qualifiée de norme de *jus cogens*, notamment aux Seychelles²⁶⁴. La plupart des arrêts ont été rendus dans les années 2000. Les faits sont souvent similaires. Il s'agit généralement de pirates somaliens armés qui attaquent des navires étrangers pour voler les marchandises qui s'y trouvent ou procéder à des enlèvements de membres d'équipage ou autres personnes à bord. Par ailleurs, il est difficile de parler d'une pratique générale des États africains, en raison de la faible production jurisprudentielle. Pourtant, c'est dans cette région du monde que les actes de piraterie sont les plus récurrents. En effet, selon le journal *Le Monde*, « [s]i l'Asie du Sud-Est et le golfe de Guinée ont connu presque le même nombre d'incidents en 2020, 623 des 631 marins (99 %) touchés par des enlèvements dans le monde en 2020 travaillent dans le golfe de Guinée »²⁶⁵. Dans ces affaires, des questions de compétence ont été soulevées, puisque plusieurs États étaient impliqués en raison notamment de la nationalité des navires attaqués, des victimes ou des auteurs des actes de piraterie.

B. L'approche du juge pénal en matière d'interprétation de l'article 101, d'application des peines et d'interprétation du principe de la compétence universelle et/ou nationale

1. Le juge et l'interprétation de l'article 101

138. Les États africains enclavés sont de manière indirecte touchés par la piraterie, étant dépourvus de littoral ou de côtes à même de leur ouvrir tout accès à la mer, contrairement aux États côtiers. De fait, selon la recherche effectuée, la jurisprudence concernant la piraterie est peu abondante, voire absente dans ces États. En effet, seuls le Kenya, les Seychelles, Maurice, le Libéria et la République-Unie de Tanzanie ont rendu des décisions se rapportant effectivement à la piraterie maritime. Ces États ont un accès à la mer et disposent d'un cadre législatif concernant le crime de piraterie condamné par le droit pénal de chacun, qui leur reconnaît compétence pour réprimer la piraterie sur le fondement de la compétence universelle.

139. Dans la jurisprudence à ce jour disponible, les juges africains soit utilisent la définition de la piraterie telle qu'énoncée dans leurs codes pénaux, soit se réfèrent à

²⁶² Voir *supra* la note 218.

²⁶³ Libéria, *Compiled Statutes of Liberia*, section 11, p. 145.

²⁶⁴ *Republic v. Nur Mohamed Aden & 9 others* (voir *supra* la note 248) ; et *The Republic v. Abdugar Ahmed & 5 others* (voir *supra* la note 250).

²⁶⁵ P. Lepidi, « Face à la piraterie maritime dans le golfe de Guinée, la riposte s'organise », *Le Monde*, 8 décembre 2021, citant le rapport Stable Seas, *Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States*, novembre 2021, p. 3.

l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La plupart des États africains, comme on l'a vu dans la partie précédente sur la pratique législative, prévoient et condamnent dans leur droit interne la piraterie maritime et le vol à main armée en mer. Alors qu'il s'agit de deux formes de criminalité en mer très distinctes, la pratique judiciaire tend à les assimiler, ce qui ne correspond pas à leurs réalités respectives. En effet, dans les situations de fait où il est question de vol à main armée en mer, l'on a tendance à qualifier les faits incriminés comme des faits de piraterie alors même qu'ils sont commis dans les eaux sous souveraineté des États à l'intérieur desquelles la majorité des actes de piraterie maritime ont lieu, sans pourtant qu'on puisse juridiquement les qualifier comme tels. Le droit international considère que de tels actes, qui remplissent pourtant tous les éléments constitutifs de la piraterie maritime, ne peuvent être qualifiés que comme des vols à main armée.

140. Les tribunaux du Kenya ont rendu des décisions qui se réfèrent explicitement à la définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le tribunal d'instance de Mombasa a d'ailleurs affirmé que la définition de la Convention était le modèle utilisé lors de la rédaction de la loi sur la marine marchande de 2009, alors même qu'il n'existait pas de définition légale de l'infraction de piraterie en droit kényan²⁶⁶. Les tribunaux précisent par conséquent la façon dont les différentes dispositions de l'article 101 de la Convention sont interprétées en droit interne. Selon la Haute Cour du Kenya, le critère principal de la piraterie est la poursuite de fins privées énoncée à l'alinéa *a* de l'article 101 de la Convention. Celle-ci a été assimilée par la Haute Cour à la poursuite d'une « avidité personnelle » ou d'une « vengeance personnelle ». Ainsi, une personne qui commet un acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation ne sera pas un pirate si l'acte est commis à des fins publiques²⁶⁷.

2. Le juge, l'application des peines et l'interprétation de la compétence universelle et/ou nationale

141. Aux Seychelles, le Code pénal, dans son article 65, prévoit l'infraction de piraterie et évoque la notion de « crime », stipulant que toute personne commettant un acte de piraterie est coupable d'un crime passible d'une peine selon la loi en vigueur. Au Kenya, la section 69 du Code pénal a été utilisée afin de sévir face au crime de la piraterie²⁶⁸. À l'échelle continentale, aux Seychelles²⁶⁹ et au Kenya²⁷⁰, l'emprisonnement est la sanction la plus commune et les peines de réclusion s'échelonnent de cinq à trente ans. Le Kenya applique majoritairement des peines moins sévères allant de quatre à dix ans de réclusion lorsque, par exemple, l'attaque d'un navire a partiellement échoué²⁷¹. Quant à la peine de réclusion à perpétuité, seule la République-Unie de Tanzanie applique cette sanction²⁷². De plus, la jurisprudence du Libéria démontre qu'un individu reconnu coupable du crime de piraterie peut être condamné à ne verser qu'une amende de 500 dollars²⁷³.

²⁶⁶ Voir *Republic v. Jama Abdikadir Farah and 6 others* (note 236 *supra*).

²⁶⁷ Voir *Omar Shariff Abdalla v. Corporate Insurance Co. Ltd* (note 232 *supra*).

²⁶⁸ La section 69 du Code pénal kényan a été supprimée en 2009 ; c'est désormais la loi sur la marine marchande, de la même année, qui définit et réprime le crime de piraterie.

²⁶⁹ Voir *The Republic v. Mohamed Ahmed Ise & 4 others* (note 223 *supra*) ; et *Republic v. Mohamed Aweys Sayid & 8 others* (note 223 *supra*).

²⁷⁰ Voir *Abdikadir Isey Ali & 8 others v. Republic* (note 243 *supra*) ; et *Republic v. Aid Mohamed Ahmed and 7 others* (note 222 *supra*).

²⁷¹ Voir *Republic v. Musa Abdullahi Said and 6 others* (note 224 *supra*) ; et *Republic v. Liban Ahmed Ali & 10 others* (note 224 *supra*).

²⁷² Voir *Republic v. Mohamed Adam & 6 others* (note 221 *supra*).

²⁷³ Voir *Kra v. Republic of Liberia* (note 218 *supra*).

142. Certains États africains prévoient le paiement d'une amende²⁷⁴. D'autres prévoient une peine de prison²⁷⁵, d'autres encore prévoient la peine de mort²⁷⁶. Cependant, pour ce dernier cas, aucun arrêt ne mentionne qu'un juge a déjà rendu une décision en ce sens. Il existe également un cadre législatif concernant la piraterie au niveau régional. Il s'agit du Code de conduite de Yaoundé, du Code de conduite de Djibouti, et de la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé). Toutefois, ces différentes sources de droit ne sont pas utilisées par les juges africains dans les arrêts recensés. Le droit national est privilégié par les juges kényans²⁷⁷ et seychellois²⁷⁸. Les dispositions du Code pénal peuvent être invoquées pour juger les pirates, par exemple aux Seychelles, où l'article 65 du Code pénal contient des dispositions qui portent spécifiquement sur la piraterie et la condamnent par les peines évoquées précédemment.

143. S'agissant de l'exercice de la compétence universelle, la jurisprudence rendue par les juges africains des États saisis pour statuer sur des cas de piraterie fait souvent référence à ce principe. Un pirate est considéré comme un hors-la-loi, comme l'ennemi de toute l'humanité (*hostis humani generis*). Selon certains arrêts, lorsque le crime est commis en haute mer, il se place au-delà de la protection de tout État. Ainsi toute nation peut, dans l'intérêt de tous, capturer, poursuivre et punir les pirates. Les Seychelles, par exemple, reprennent dans plusieurs arrêts l'expression *hostis humani generis* pour condamner la piraterie.

144. Enfin, il existe également des décisions qui mentionnent brièvement la piraterie ou le vol à main armée en mer sans pour autant que ce soit le sujet principal de la décision. Ainsi, au Zimbabwe, dans le cas où un meurtre a été commis, le contexte de piraterie est considéré comme une circonstance aggravante en vertu de l'article 47, paragraphe 2, de la loi sur la codification et la réforme du droit pénal. Le meurtre est aussi une circonstance aggravante de la piraterie²⁷⁹. Au Botswana, la piraterie est l'une des infractions graves pour lesquelles la peine de mort est prévue. L'article 63, paragraphe 2, du Code pénal spécifie que la piraterie de type aggravé peut être sanctionnée par la peine de mort²⁸⁰. Au Libéria, une personne est coupable de meurtre si elle cause la mort d'un autre être humain dans des circonstances manifestant une indifférence extrême à l'égard de la valeur de la vie humaine. Une présomption réfutable de l'existence d'une telle indifférence existe en cas de participation ou de complicité du défendeur dans la perpétration, la tentative de perpétration ou la fuite après perpétration ou tentative de perpétration des infractions définies dans le Code de la législation, dont la piraterie ou tout autre crime impliquant une force ou un danger pour la vie humaine²⁸¹. De plus, « [u]ne loi punissant comme piraterie un vol commis "par toute personne ou toutes personnes" en haute mer a été jugée ne pas

²⁷⁴ Afrique du Sud, Algérie, Côte d'Ivoire, Niger, Nigéria, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal et Seychelles.

²⁷⁵ Afrique du Sud, Algérie, Bénin, Botswana, Côte d'Ivoire, Érythrée, Éthiopie, Ghana, Guinée, Kenya, Libéria, Malawi, Mauritanie, Mozambique, Niger, République-Unie de Tanzanie, Sao Tomé-et-Principe, Seychelles, Somalie et Tchad.

²⁷⁶ Botswana, Congo, Érythrée et Éthiopie.

²⁷⁷ Voir *Republic v. Jama Abdikadir Farah and 6 others* (note 236 *supra*) ; et *Republic v. Liban Ahmed Ali & 10 others* (note 224 *supra*).

²⁷⁸ Voir *Republic v. Farad Ahmed Jama & 14 others* (note 253 *supra*).

²⁷⁹ Voir *Haute Cour du Zimbabwe à Harare, S v. Jambura*, affaire n^{os} HH 407 de 2020 et CRB 122 de 2019, arrêt, 10 juin 2020, [2020] ZWHHC 407 ; Haute Cour du Zimbabwe à Harare, *Mugwadi v. Dube & others*, affaire n^o HC 6913 de 2011, arrêt, 17 juin 2014, [2014] ZWHHC 314 ; Haute Cour du Zimbabwe à Bulawayo, *S v. Moyo*, affaire n^{os} HB 240 de 2020 et HC CRB 64 de 2020, arrêt, 16 octobre 2020, [2020] ZWBHC 240 ; et Haute Cour du Zimbabwe à Bulawayo, *S v. Mathe*, affaire n^{os} HB 26 de 2017, HC CRB 90 de 2014 et XREF GOKWE CR 163 de 2008, arrêt, 25 juin 2017, [2017] ZWBHC 26.

²⁸⁰ Voir *Ntesang v. The State* (note 260 *supra*).

²⁸¹ Cour suprême du Libéria, *Melton v. RL*, décision, 10 février 1909, [1909] LRSC 6, 2 LLR 25 (1909).

inclure les sujets d'une puissance étrangère qui, dans un navire étranger, ont commis un vol en haute mer »²⁸². En Sierra Leone, la piraterie est sanctionnée de la même manière que la vente des femmes et des enfants ainsi que l'esclavage²⁸³.

III. La piraterie et le vol à main armée en mer en Asie

145. Les pays d'Asie qui ne sont pas mentionnés dans cette étude sont ceux qui n'ont pas de définition concernant la piraterie et le vol à main armée en mer.

A. Les pratiques législative et judiciaire

1. La pratique législative

a) Définition de la piraterie maritime et du vol à main armée en mer

146. Malgré le fait que nombre d'États asiatiques aient un accès direct à l'océan, seuls 16 États prévoient une définition de la piraterie maritime dans leur législation nationale²⁸⁴. Parmi eux, deux États²⁸⁵ reprennent la définition de la piraterie contenue dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. D'ailleurs, il peut être intéressant de mentionner que l'Inde a également ajouté comme précision dans son texte de loi que tout acte de piraterie considéré comme coutumier fait partie de la définition dans son cadre normatif. En outre, seuls deux États ont une définition du vol à main armée en mer, mais qui n'est pas celle proposée dans le Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires de l'OMI. Parmi les 16 États ayant une définition de la piraterie maritime, certains reprennent toutefois un ou plusieurs des éléments de la définition donnée à l'article 101 de la Convention.

147. Les définitions de Singapour et de la Malaisie tout comme celle des Philippines comportent certaines particularités intéressantes. Premièrement, la Cour suprême des Établissements des détroits – une juridiction intégrant Singapour et Malacca en tant qu'anciens territoires sous administration britannique – a évoqué la définition de la piraterie par la *common law* : « Selon le droit des gens, la piraterie consiste à soustraire un navire en haute mer, ou dans la juridiction du Grand Amiral, à la possession ou au contrôle de ceux qui y ont légalement droit, et à emporter le navire lui-même ou l'une quelconque de ses marchandises, agrès, vêtements ou meubles, dans des circonstances qui auraient constitué un vol si l'acte avait été accompli dans les limites d'un pays anglais »²⁸⁶.

148. Deuxièmement, alors que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer était entrée en vigueur, la Cour suprême des Philippines a utilisé la définition de la

²⁸² Cour suprême du Libéria, *Buchanan v. Arrivets*, décision, 4 mai 1945, [1945] LRSC 2, 9 LLR 15 (1945) ; et Cour suprême du Libéria, *Johns v. Pelham et al.*, décision, 4 mai 1944, [1944] LRSC 15, 8 LLR 296 (1944).

²⁸³ Tribunal spécial pour la Sierra Leone, *Prosecutor v. Moinina Fofana & Allieu Kondewa*, affaire n° SCSL-04-14-A, Chambre d'appel, arrêt, 28 mai 2008, par. 563, citant l'affaire *Prosecutor v. Taylor* jugée par le même tribunal.

²⁸⁴ Arménie, Bangladesh, Inde, Japon, Kazakhstan, Oman, Palestine, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République démocratique populaire lao, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Viet Nam et État de Palestine.

²⁸⁵ Bangladesh et Inde.

²⁸⁶ Cour suprême des Établissements des détroits, *Regina v. Nya Abu & others*, décision, 15 juin 1886, citée dans J. W. N. Kyshe, dir. publ., *Cases Heard and Determined in Her Majesty's Supreme Court of the Straits Settlements 1808-1890*, vol. 4 (1885-1890), Singapour, Singapore and Straits Printing Office, 1890, p. 169 ; voir aussi *Rex v. Dawson et al.* (1696), reproduit dans T. B. Howell, dir. publ., *A Complete Collection of State Trials and Proceedings...*, vol. 13, Londres, T. C. Hansard, 1812, p. 451 à 484.

piraterie maritime prévue à la section 2, alinéa *d*, du décret présidentiel n° 532²⁸⁷. Étant donné que cette définition couvre uniquement les actes commis dans les eaux territoriales des Philippines, il s'agit, si l'on s'en tient *stricto sensu* au texte du Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires de l'OMI, de la définition du vol à main armée en mer et non de la piraterie, qui est juridiquement censée être perpétrée dans les eaux internationales, à savoir en haute mer, dans la zone économique exclusive et même dans la zone contiguë. Il y a là une législation qui assimile piraterie et vols à main armée sans égard au lieu de commission des crimes en cause. Cette législation dispose ce qui suit :

Toute attaque ou saisie d'un navire, ou l'enlèvement de la totalité ou d'une partie de celui-ci ou de sa cargaison, de son équipement, ou des effets personnels de l'équipage ou des passagers, quelle qu'en soit la valeur, par la violence ou l'intimidation des personnes ou la force sur les choses, commis par toute personne, y compris un passager ou un membre de l'équipage dudit navire, dans les eaux philippines, sera considéré comme de la piraterie²⁸⁸.

149. Dans cette région, les États reprennent en partie ou en totalité dans leur législation les éléments constitutifs de la piraterie inclus dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ainsi 10 États²⁸⁹ font référence aux expressions « tout acte de violence », « détention » et « déprédation » ; 10 États²⁹⁰ utilisent l'élément de définition « contre un autre navire » et les termes « contre des biens/personnes à bord d'un navire » ; 3 États reprennent les expressions « commis par l'équipage ou des passagers d'un navire », « à des fins privées », « à bord d'un navire en sachant que c'est utilisé pour de la piraterie (complicité/participation volontaire) » et « incitation à la piraterie » ; et 5 États²⁹¹ précisent le lieu de perpétration de la piraterie en la situant « en haute mer ou hors de la juridiction d'un État ».

150. En Arménie, c'est le Code pénal²⁹² qui définit en des termes généraux la piraterie, sans reprendre tous les éléments de définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment la condition des deux navires impliqués, le mobile du crime portant sur des fins privées, et le lieu de commission de la piraterie en haute mer ou dans les espaces maritimes hors de la juridiction d'un État. D'ailleurs, le mot « piraterie » n'est pas employé dans le texte de l'article pertinent du Code pénal, qui se contente de faire des références générales à certains éléments de définition de la piraterie au sens de l'article 101 de la Convention. En effet, le Code pénal emploie l'expression « attaque d'un navire de mer ou d'un navire fluvial »²⁹³ sans donner plus de précision sur les lieux en mer où l'attaque a eu lieu, ce qui pourrait être interprété comme une référence générale à toutes les zones maritimes sans distinction de leurs statut et régime juridiques, la piraterie pouvant avoir lieu en haute mer et dans les eaux territoriales. Les sanctions prévues se situent entre cinq et dix ans d'emprisonnement. Cependant, la législation arménienne ne prévoit pas l'emprisonnement à vie, même dans les cas où il y a mort

²⁸⁷ Philippines, décret présidentiel n° 532 (8 août 1974), sect. 2, al. *d*. Voir aussi Cour suprême des Philippines, *People of the Philippines v. Emiliano Catantan y Tayong*, affaire n° 118075, décision, 5 septembre 1997.

²⁸⁸ Philippines, décret présidentiel n° 532 (8 août 1974), sect. 2, al. *d*.

²⁸⁹ Arménie, Bangladesh, Inde, Japon, Kazakhstan, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, Sri Lanka et Tadjikistan.

²⁹⁰ Arménie, Bangladesh, Inde, Japon, Kazakhstan, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, Sri Lanka et État de Palestine.

²⁹¹ Bangladesh, Inde, Japon, Philippines et Thaïlande.

²⁹² Arménie, Code pénal (2003), art. 220.

²⁹³ Ibid. Les italiques ont été ajoutés.

d'homme ou de graves conséquences. Le vol à main armée en mer ne fait pas l'objet d'incrimination.

151. L'Azerbaïdjan, par contre, en vertu de son Code pénal²⁹⁴, définit le vol à main armée en mer et non la piraterie. En effet, le vol à main armée en mer est défini comme une attaque contre un navire de mer (*sea ship*) ou navire fluvial (*river ship*) dans le but de s'emparer de la propriété d'autrui en faisant usage de la violence ou de la menace. Une interprétation large de l'article 219-1.1 du Code pénal azerbaïdjanais peut laisser sous-entendre que le vol à main armée en mer inclut la piraterie qui, tout comme le vol à main armée, peut se commettre aussi bien en haute mer que dans les eaux territoriales. Le Kazakhstan, contrairement à l'Azerbaïdjan, définit la piraterie et non le vol à main armée en mer. En vertu de son Code pénal²⁹⁵, la piraterie est définie comme une attaque contre un navire de mer (*sea vessel*) ou navire fluvial (*river vessel*) dans le but de s'emparer de la propriété d'autrui en faisant usage de la violence ou de la menace.

152. La législation du Bangladesh sur les eaux territoriales et les zones maritimes²⁹⁶ définit à la fois la piraterie et le vol à main armée en mer. Elle reprend tous les éléments de définition de la piraterie contenus dans l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en précisant que ce crime se commet dans la zone économique exclusive et en haute mer²⁹⁷. Quant au vol à main armée en mer, la législation bangladaise localise sa commission dans les eaux intérieures et eaux territoriales²⁹⁸. La République islamique d'Iran, en vertu des dispositions générales des articles 653 et 683 du Code pénal, réprime les actes de piraterie comme étant des actes punissables selon la charia, soit le droit islamique. L'article 185 du même code est relatif au vol à main armée et au brigandage ; il stipule que toute personne qui commet de tels crimes en mettant la sécurité des populations en danger par l'usage d'armes qui causent la peur et la terreur est considérée comme un *mohareb* selon la loi islamique et punie par la peine de mort. La trop grande généralité des dispositions de la loi iranienne conduit à retenir que la piraterie maritime peut se commettre en tout lieu du milieu marin, puisque la loi ne rattache pas ce crime à la haute mer de manière expresse. Quant au vol à main armée en mer, il est sanctionné sur la base de l'article 185 du Code pénal, sans avoir été préalablement défini. En Inde, un projet de loi antipiraterie²⁹⁹ a été déposé en 2019, qui reprend la définition de l'article 101 de la Convention. L'État indien n'a en revanche pas de loi d'incrimination du vol à main armée en mer. Les sanctions sont prévues aux articles 3 à 7, mais il semble que ce projet de loi n'est pas encore adopté. L'Indonésie³⁰⁰, Israël³⁰¹, le Liban³⁰² et Oman³⁰³ n'ont pas de législation sur la définition de la piraterie, mais la répriment à travers leurs codes pénaux respectifs.

153. Au Japon, la loi sur les mesures antipiraterie³⁰⁴ a défini la piraterie en reprenant les termes de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les éléments constitutifs de la piraterie, selon cette loi, sont la commission de la piraterie à des fins privées, en haute mer, et impliquant deux navires. On note cependant que le lieu de commission de la piraterie ne se limite pas exclusivement à la haute mer, puisque la loi étend le champ du crime à la mer territoriale et aux eaux

²⁹⁴ Azerbaïdjan, Code pénal, art. 219-1.1.

²⁹⁵ Kazakhstan, Code pénal, art. 271.

²⁹⁶ Bangladesh, loi sur les eaux territoriales et zones maritimes (1974), sect. 9.

²⁹⁷ Ibid., al. a i).

²⁹⁸ Ibid., al. b i).

²⁹⁹ Inde, projet de loi contre la piraterie maritime (2019), art. 2 f.

³⁰⁰ Indonésie, Code pénal, art. 439.

³⁰¹ Israël, loi pénale n° 5737-1977 (1977), chap. 8, art. 6.

³⁰² Liban, Code pénal (1943), art. 641.

³⁰³ Oman, décret royal n° 7/2018 portant promulgation du droit pénal, art. 160 et 161.

³⁰⁴ Japon, loi sur les mesures de répression et de lutte contre les actes de piraterie, art. 2.

intérieures du Japon. Il n'y a pas d'incrimination du vol à main armée en mer. Aucune disposition dans la législation ne permet de conclure que le Japon a prévu de recourir au principe de la compétence universelle en matière de répression de la piraterie. Le Koweït, sur la base de son Code pénal³⁰⁵, réprime la piraterie sans l'avoir définie au préalable et n'incrimine pas le vol à main armée en mer. L'État de Palestine, à travers son Code pénal³⁰⁶, s'est doté d'une loi définissant et incriminant la piraterie. Cette définition paraît toutefois assez large, puisqu'elle incrimine la piraterie extensivement en y incluant tout crime qui pourrait s'y rattacher ou qui pourrait être considéré comme un acte de piraterie, lequel est lui-même assimilé au vol punissable de la peine d'emprisonnement à vie. Le Code pénal étant silencieux sur le lieu de commission de la piraterie, l'on pourrait soutenir que l'élément territorial de la définition de la piraterie peut être compris au sens large, englobant tous les espaces maritimes comme des lieux de commission de la piraterie sans nécessairement distinguer la haute mer des autres espaces maritimes. La législation palestinienne établit la compétence universelle de l'État de Palestine dans la mesure où celui-ci se reconnaît compétent pour poursuivre quiconque commet un acte de piraterie ou tout autre crime qui y est relié, en plus de lui appliquer la peine d'emprisonnement à vie. La République arabe syrienne³⁰⁷ définit et réprime la piraterie, mais n'a pas prévu de législation pour ce qui est du vol à main armée en mer. En République de Corée, la législation définit la piraterie sans reprendre intégralement les éléments de définition de la piraterie inclus dans l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En effet, selon le Code pénal³⁰⁸, la piraterie est une menace en mer d'un navire contre un autre navire, pour s'emparer des biens après introduction dans le navire. La menace par recours à une force collective est constitutive d'acte de piraterie sans égard au lieu du crime en mer, puisque le Code pénal ne précise pas si l'acte de piraterie a lieu en haute mer ou ailleurs en mer. La peine applicable est l'emprisonnement à vie ou pour une durée minimale de sept ans. Il n'existe pas de disposition définissant et sanctionnant le vol à main armée en mer.

154. En République démocratique populaire lao, l'acte de piraterie, selon le Code pénal³⁰⁹, est une attaque par toute personne contre un navire de mer dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun autre État. La peine est l'emprisonnement à vie et le paiement d'amendes, selon la gravité de l'attaque. La préparation et la tentative sont punissables. La compétence universelle semble être applicable, puisque la poursuite peut être intentée contre toute personne commettant l'acte incriminé dans une zone ne relevant de la juridiction d'aucun État. Le vol à main armée en mer n'est pas incriminé. Singapour, à travers une ancienne loi du XIX^e siècle³¹⁰, définit très sommairement la piraterie comme suit : « Commet un acte de piraterie toute personne qui accomplit un acte qui, selon le droit des gens, est de la piraterie. » Cette formulation générale peut être interprétée au sens large en reprenant les dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et en élargissant le champ géographique de la scène du crime à l'ensemble des espaces maritimes sans distinguer la haute mer des zones maritimes sous juridiction nationale. Le vol à main armée en mer ne fait pas l'objet d'incrimination dans la loi. Sri Lanka a adopté une loi sur la piraterie³¹¹ qui la définit comme un acte commis par toute personne qui s'approprie un navire au moyen de vol et illégalement par la force,

³⁰⁵ Koweït, loi n° 16 de 1960 portant promulgation du Code pénal, art. 74.

³⁰⁶ État de Palestine, loi portant Code pénal (1936), art. 78.

³⁰⁷ République arabe syrienne, loi n° 35 de 2018 modifiant certaines dispositions de la loi n° 28 de 2003 sur le droit de la mer, art. 41.

³⁰⁸ République de Corée, Code pénal (1953), art. 340.

³⁰⁹ République démocratique populaire lao, loi n° 13/2017 portant Code pénal, art. 159.

³¹⁰ Singapour, Code pénal, chap. VIA [renvoyant à l'Admiralty Offences (Colonial) Act de 1849], art. 130B.

³¹¹ Sri Lanka, loi n° 9 de 2001 sur la piraterie, art. 3.

l'intimidation ou la fraude. La peine est l'emprisonnement pour une durée comprise entre cinq et dix ans selon les cas, et le paiement d'amendes. Le vol à main armée en mer ne fait pas l'objet d'incrimination dans la loi.

155. Pour le Tadjikistan, la piraterie constitue une attaque, une menace et une violence contre un engin maritime sans autre précision. En effet, le Code pénal³¹² n'emploie pas le mot « navire » et ne fait aucune référence précise aux zones maritimes où la piraterie pourrait se commettre. En réalité, le Code pénal ne reprend pas les termes de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La sanction est l'emprisonnement pour une durée allant de cinq à vingt ans. Le vol à main armée en mer n'est pas incriminé.

156. La loi de la Thaïlande sur la prévention et la suppression de la piraterie³¹³ définit la piraterie comme tout acte de vol commis en haute mer ou dans la zone économique exclusive de tout État par une personne à bord d'un navire ou aéronef privé contre un autre navire ou aéronef privé. Selon la législation thaïlandaise, le terme « piraterie » semble inclure ou englober le crime de vol à main armée en mer. Elle localise ce crime en haute mer ou dans la zone économique exclusive³¹⁴. La législation de la Türkiye incrimine la piraterie et le vol à main armée en mer³¹⁵. En effet le Code pénal comprend des dispositions procédurales et matérielles sur la répression de ces deux formes de criminalité en mer. Ainsi, l'article 8, paragraphe 2, du Code pénal porte sur la compétence territoriale qui reconnaît aux tribunaux turcs compétence pour juger les crimes commis dans la mer territoriale et au-delà en haute mer, lorsque ce sont des navires battant pavillon turc qui ont commis le fait illicite de piraterie ou lorsqu'ils sont victimes d'activités criminelles. Dans le cas où des personnes ayant commis ou suspectées d'avoir commis des actes de piraterie et de vol à main armée, l'article 12 du Code pénal dispose que les crimes d'une certaine gravité donnent lieu à l'exercice des poursuites par les tribunaux turcs sans égard à la nationalité des accusés. L'article 13, paragraphe 1, du Code pénal établit ainsi la compétence universelle de la Türkiye en matière de poursuite pour des crimes commis à l'étranger et sans égard à la nationalité des accusés. De manière spécifique, la législation turque évoque les crimes de piraterie et de vol à main armée en mer sans les définir véritablement, et sans reprendre la totalité des éléments de définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à laquelle la Türkiye n'est pas partie. En établissant sa compétence universelle sur la base de l'article 13, paragraphe 1, du Code pénal, la Türkiye entend exercer son droit de poursuite des pirates selon son droit interne.

157. Le Viet Nam définit dans son Code pénal³¹⁶ la piraterie maritime comme étant une attaque contre un navire, un aéronef ou tout autre véhicule maritime en mer ou dans une zone qui n'est sous la juridiction d'aucune nation. Sont en outre constitutifs du crime de piraterie le fait de s'attaquer à des personnes se trouvant sur un navire, un aéronef ou tout autre véhicule maritime ou de les capturer, en mer ou dans une zone au-delà de la juridiction nationale, et celui de voler des biens à bord dans la même zone, c'est-à-dire en mer. Les sanctions sont l'emprisonnement dont les durées varient, selon la gravité des conséquences, de cinq à vingt ans, avec la sanction suprême de l'emprisonnement à vie dans les cas les plus graves. Bien que le vol à main armée en mer ne soit pas expressément défini, l'on pourrait le classer dans le terme plus général de la piraterie. Les sanctions ainsi définies permettent de soutenir

³¹² Tadjikistan, Code pénal (1998), art. 183.

³¹³ Thaïlande, loi sur la prévention et la suppression de la piraterie, B.E. 2534 (1991), sect. 4.

³¹⁴ Ibid., al. d.

³¹⁵ Voir https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR_penal_criminal_procedure.pdf (renvoyant au Code pénal turc, art. 8, par. 2, art. 12, et art. 13, par. 1).

³¹⁶ Viet Nam, Code pénal (2015), art. 302.

que le Viet Nam établit sa compétence universelle pour réprimer les crimes de piraterie maritime. La législation des Philippines définit la piraterie en général et la mutinerie comme deux crimes pouvant se commettre en haute mer ou dans les eaux philippines³¹⁷, tout en les considérant comme des actes de terrorisme selon le décret présidentiel n° 532 de 1974.

b) *Mesures préventives et répressives*

158. De nombreux États d'Asie ont mis en place des initiatives à l'échelle nationale sous la forme de moyens de prévention. Ainsi, 17 États disposent d'autorités maritimes ou de forces navales responsables de la sécurité en mer et aux ports³¹⁸. Sur le plan bilatéral ou régional, 18 initiatives conjointes entre les forces navales de deux États ou plus³¹⁹ ont été adoptées. Huit États ont également mis en place des activités sur la gestion des menaces à la sécurité maritime, dont la piraterie et le vol à main armée en mer³²⁰. Également, cinq États d'Asie ont mis en place un système de sécurité et de surveillance de la navigation³²¹. Allant encore plus loin, Israël est le seul État d'Asie à avoir inclus dans sa législation³²² des compétences de défense, d'arrestation, d'enquête ou de saisie exclusivement attribuées au capitaine de navire.

159. En matière de sanction contre les crimes de piraterie commis dans la région asiatique, seuls 20 États³²³ prévoient des sanctions propres à la piraterie maritime et 2 États³²⁴ prévoient des sanctions propres au vol à main armée en mer, alors que

³¹⁷ Philippines, loi n° 3815 du 8 décembre 1930 portant Code pénal révisé, art. 122. Voir aussi <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/PHL.htm#piracy>.

³¹⁸ Brunéi Darussalam, Chine, Inde, Iran (République islamique d'), Jordanie, Kazakhstan, Malaisie, Maldives, Mongolie, Pakistan, République de Corée, Singapour, Timor-Leste, Türkiye, Turkménistan, Viet Nam et Yémen.

³¹⁹ Azerbaïdjan-Iran, Brunéi Darussalam-États-Unis, Cambodge-Thaïlande-Viet Nam, Chine-Malaisie, Chine-Viet Nam, Indonésie-Malaisie-Philippines, Maldives-Inde-Sri Lanka, Mongolie-Viet Nam, Oman-Inde, Oman-Pakistan, Oman-États-Unis, Oman-Iran, Qatar-Türkiye, Qatar-Inde, Singapour-Malaisie-Thaïlande-Indonésie, Timor-Leste-Australie, et Viet Nam-Cambodge.

³²⁰ Chine (envoi d'une délégation à une conférence sur la sécurité maritime concernant le détroit de Malacca), Inde (mise en œuvre de lignes directrices concernant les mesures de répression de la piraterie à adopter), Israël (participation à la réunion organisée par les États-Unis portant sur la lutte contre les menaces à la sécurité maritime sur les routes maritimes du golfe Persique), Japon (participation avec l'Inde et la Malaisie à des simulations d'opération de sauvetage dans une situation de piraterie, prévues par le service des garde-côtes du Japon, et organisation de réunions d'experts sur la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer par le service des garde-côtes du Japon et la Nippon Foundation), République islamique d'Iran (participation au Symposium transrégional sur la puissance maritime tenu à Venise), Singapour (distribution de circulaires sur la piraterie et le vol à main armée contre les navires, et modification des meilleures pratiques de gestion pour décourager la piraterie dans la zone à haut risque et renforcer la sécurité maritime en mer Rouge, dans le golfe d'Aden, dans l'océan Indien et en mer d'Arabie), Sri Lanka [conférence maritime internationale (dialogue de Galle) et obligation de formation relativement au crime de la piraterie pour les employés de l'industrie de la navigation commerciale] et Turkménistan (formation de cinq jours sur la piraterie organisée par l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe).

³²¹ Indonésie (mise en place d'un système de gestion du trafic maritime chargé de la surveillance de la navigation des navires en mer et aux ports), Oman (mise en place d'un centre de sécurité maritime), Qatar [conférence sur la sécurité maritime et la surveillance des côtes et frontières (QMARSEC)], Thaïlande [Maritime Enforcement Coordination Center (ThaiMECC)] et Timor-Leste [système des autorités maritimes (SAM)].

³²² Israël, loi sur les infractions contre les installations maritimes et la navigation maritime internationale (2008) ; voir également la communication de la Mission permanente d'Israël auprès de l'Organisation des Nations Unies en date du 22 février 2010, disponible à l'adresse suivante : https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ISR_anti_piracy.pdf.

³²³ Arménie, Bangladesh, Inde, Indonésie, Israël, Japon, Kazakhstan, Koweït, Liban, Oman, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, République démocratique populaire lao, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Viet Nam et État de Palestine.

³²⁴ Azerbaïdjan et Bangladesh.

43 États³²⁵ n'en prévoient aucune. Les sanctions mises en place varient d'un État à l'autre. Ainsi, 16 États prévoient la prison³²⁶, 7 États appliquent la réclusion à perpétuité³²⁷, 4 États ont recours à la peine de mort³²⁸, 4 États retiennent comme sanction des amendes³²⁹ et un seul État, le Japon, se contente des travaux forcés au titre des sanctions.

160. S'agissant des facteurs aggravants, il a été constaté que l'usage de la violence, la mort volontaire et la mort involontaire d'une personne étaient des circonstances aggravantes souvent citées. On note cependant que trois États n'ont défini aucun facteur aggravant dans leur législation³³⁰. Par ailleurs, 14 États prévoient différents paliers de sanctions compte tenu de la gravité de l'infraction commise³³¹. Enfin, trois États prévoient la confiscation du navire³³².

161. Au niveau régional, des sanctions des actes de piraterie et de vol à main armée en mer sont prévues dans les accords régionaux. En effet, l'article 3 de l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie portant sur les obligations générales encourage les États contractants à prendre les mesures nécessaires (arrestation des pirates, saisie des navires utilisés pour commettre les actes de piraterie et de vol à main armée, etc.) pour la répression des actes de piraterie et de vol à main armée. Il n'y a toutefois pas d'articles qui suggèrent des sanctions spécifiques à adopter dans les législations nationales. Il est possible de déduire de l'article 3 de l'Accord que le régime des sanctions est laissé à la discrétion des États de la région.

2. La pratique judiciaire

162. Le juge saisi des contentieux de la piraterie et des vols à main armée en mer est tenu d'examiner la question de la compétence universelle, à savoir si l'État saisissant et poursuivant est compétent pour juger le pirate arrêté en quelque lieu des mers et des océans. Très peu d'États d'Asie ont traduit en justice des individus faisant l'objet d'accusations relatives aux crimes de piraterie ou de vol à main armée en mer.

163. En fait, les résultats de la recherche jurisprudentielle confirment que seuls 6 des 46 pays formant la région asiatique ont rendu des décisions dont le thème principal se rapporte à la piraterie maritime. Il s'agit de la Chine, de l'Inde, de la Malaisie, des Philippines, de Singapour ainsi que de Sri Lanka. L'œuvre de construction jurisprudentielle la plus significative est faite au sein d'un même État, soit les Philippines³³³. Si, pour les Philippines et l'Inde, il existe une pratique

³²⁵ rabie saoudite, Arménie, Bahreïn, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine, Émirats arabes unis, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Iraq, Israël, Japon, Jordanie, Kazakhstan, Kirghizistan, Koweït, Liban, Malaisie, Maldives, Mongolie, Myanmar, Népal, Oman, Ouzbékistan, Pakistan, Philippines, Qatar, République arabe syrienne, République de Corée, République démocratique populaire lao, République populaire démocratique de Corée, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Timor-Leste, Türkiye, Turkménistan, Viet Nam, Yémen et État de Palestine.

³²⁶ Arménie, Inde, Indonésie, Israël, Japon, Kazakhstan, Koweït, Oman, République de Corée, République démocratique populaire lao, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande, Viet Nam et État de Palestine.

³²⁷ Inde, Japon, République de Corée, République démocratique populaire lao, Singapour, Viet Nam et État de Palestine.

³²⁸ Inde, Philippines, République populaire démocratique de Corée et Singapour.

³²⁹ République démocratique populaire lao (de 70 millions à 300 millions de kip), Inde (de 1 million à 10 millions de roupies), Thaïlande (de 50 000 à 200 000 baht) et Viet Nam (plusieurs paliers d'amendes).

³³⁰ Israël, Koweït et État de Palestine.

³³¹ Arménie, Inde, Indonésie, Japon, Kazakhstan, Oman, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, Singapour, Sri Lanka, Tadjikistan, Thaïlande et Viet Nam.

³³² Arménie, Inde et Kazakhstan.

³³³ *People of the Philippines v. Emiliano Catantan y Tayong* (voir *supra* la note 287) ; Cour suprême

jurisprudentielle plus contemporaine entre les années 1980 et 2010, ce n'est pas le cas pour tous les États de la région.

164. En effet, la pratique de certains États comme la Chine (Hong Kong), la Malaisie, Singapour et Sri Lanka semble être confinée à une brève période, soit la fin du XIX^e siècle et le tout début du XX^e, plus précisément entre les années 1870 et 1920³³⁴. La période indiquée coïncide avec l'époque où la Chine, la Malaisie, Singapour et Sri Lanka se trouvaient sous domination impériale britannique.

a) *La jurisprudence en Chine*

165. Une décision concernant l'appel d'un jugement de la Cour suprême de Hong Kong³³⁵ portait sur un individu qualifié de « sujet chinois » qui aurait commis certains actes de nature criminelle en contrevention avec la loi chinoise, notamment en prenant le contrôle d'un navire battant pavillon français. Le juge a estimé que le meurtre du capitaine de navire français et l'acte de fuite par bateau, assimilé à la piraterie, constituaient des crimes et offenses en vertu de la loi chinoise, sur la base de l'interprétation de la section 1 de l'ordonnance n° 2 de 1850, alors en vigueur en Chine. La preuve a établi la culpabilité de l'accusé pour le crime de piraterie, et la décision a spécifié que le magistrat de Hong Kong aurait dû ordonner que l'accusé soit jugé pour le crime de piraterie à Hong Kong.

b) *La jurisprudence en Inde*

166. Une jurisprudence relativement récente a permis à la Cour suprême de l'Inde de statuer sur un cas de piraterie maritime, dans l'affaire *Gaurav Kumar Bansal v. Union of India & others*³³⁶. Ce recours s'est traduit par une pétition enjoignant au Gouvernement indien de faire usage de sa discrétion afin d'intervenir et de faire en sorte de libérer des marins indiens retenus en otages par des pirates somaliens dans les eaux internationales en mars 2010, en mars 2012 et en mai 2012. La pétition visait aussi à encadrer les lignes directrices du pays en matière de lutte contre la piraterie. Il n'y a pas eu de procès sur le fond de cette affaire.

167. La demande des pétitionnaires a été refusée par le juge, qui a estimé qu'en vertu de la preuve accessoire aux prétentions des parties, il était bien établi que de sérieux efforts avaient été déployés à plusieurs niveaux par le Gouvernement indien afin de remédier à la situation, sans que les résultats souhaités se soient parfaitement concrétisés. Dans cette affaire, l'Inde n'était ni État saisissant ni État poursuivant en justice. Or, les pirates ayant kidnappé des marins, l'Inde aurait pu intervenir non seulement sur la base de la compétence universelle, mais aussi sur le fondement de la compétence personnelle passive, les victimes étant de nationalité indienne.

des Philippines, *The People of the Philippines v. Mauricio Petalcorin alias Junio Budlat and Bertoldo Abais alias Toldong*, affaire n° 65376, décision, 29 décembre 1989 ; Cour suprême des Philippines, *People of the Philippines v. Jaime Rodriguez alias Jimmy alias Wilfred de Lara y Medrano and Rico Lopez*, affaire n° L-60100, décision, 20 mars 1985 ; Cour suprême des Philippines, *The People of the Philippine Islands v. Lol-Lo and Saraw*, affaire n° L-17958, décision, 27 février 1922 ; et *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al.* (voir *supra* la note 220).

³³⁴ Pour la Chine, voir Royaume-Uni, *The Attorney General of Hong Kong v. Kwok-a-Sing*, décision du Comité judiciaire du Conseil privé (instance juridictionnelle ultime au Royaume-Uni), 19 juin 1873, [L.R.] 5 P.C. 179. Pour la Malaisie et Singapour, voir *Regina v. Nya Abu & others* (note 286 *supra*). Pour Sri Lanka, voir *Sinnappu v. Silva*, décision, 12 mars 1918.

³³⁵ *The Attorney General of Hong Kong v. Kwok-a-Sing* (voir *supra* la note 334).

³³⁶ Cour suprême de l'Inde, *Gaurav Kumar Bansal v. Union of India & others*, arrêt, 9 septembre 2014.

c) *La jurisprudence en Malaisie*

168. Dans l'affaire *Regina v. Nya Abu & others*³³⁷, trois individus de nationalité néerlandaise identifiés comme « prisonniers » avaient, à bord d'un navire battant pavillon néerlandais en haute mer et dans les limites de la juridiction de l'Amirauté britannique, commis des actes de piraterie en agressant et en volant le capitaine du navire. Les prisonniers avaient transféré les biens volés au sein d'un bateau complice. Ils ont été jugés coupables de piraterie en première instance.

d) *La jurisprudence aux Philippines*

169. Dans l'affaire *People of the Philippines v. Titing Aranas et al.*³³⁸, la Cour suprême des Philippines a statué sur l'épineuse problématique de l'administration de la preuve en matière de piraterie maritime perpétrée dans les eaux internationales. Le 15 décembre 1992, dans les eaux de la municipalité d'Ubay, dans la province de Bohol, qui font partie des eaux philippines et relèvent de la juridiction de la Cour suprême, les accusés, conspirant, s'associant et s'aidant mutuellement dans l'intention de gagner de l'argent et par le biais de la violence ou de l'intimidation des personnes, avaient délibérément et illégalement saisi le navire à passagers *MV J & N Princess* en l'abordant. Alors qu'ils étaient à bord dudit navire, ils avaient saisi sa radio et exigé des passagers de l'argent. À cette occasion, les accusés avaient infligé des blessures physiques au quartier-maître et causé des dommages à d'autres parties. Le tribunal de première instance a estimé que les témoins de l'accusation avaient identifié l'appelant comme l'un des pirates. La Cour suprême a soutenu que

c'est à l'accusation qu'il incombe d'établir la culpabilité de l'accusé et que, lorsque l'accusation ne s'acquitte pas de sa charge, l'accusé n'a pas même besoin de présenter des preuves en sa faveur. Dans toute poursuite pénale, l'identité du ou des délinquants doit être établie par une preuve au-delà de tout doute raisonnable. Il doit y avoir une certitude, à l'exclusion de tout préjugé, que c'est l'accusé qui a commis le crime. L'absence de ce quantum de preuve requis signifierait l'exonération de l'accusé de toute charge. Or, la Cour est d'avis que l'accusation n'a pas réussi à prouver au-delà de tout doute raisonnable que l'appelant était l'un des pirates ayant commis le crime allégué.

L'accusé a par conséquent été déclaré non coupable de piraterie.

170. Dans l'affaire *People of the Philippines v. Eduardo Bandojo and Mamerto Artuz*³³⁹, les appelants avaient le 15 juin 1983 tiré mortellement sur la victime et pris son argent pour un montant de 5 000 pesos philippins. Ensuite, ils avaient jeté son cadavre à la mer et forcé les autres passagers à sauter par-dessus bord. Les accusés avaient admis l'accusation dans des aveux extrajudiciaires qui leur avaient été extorqués sans respect de leurs droits protégés par l'article IV, section 20, de la Constitution des Philippines, et la Cour suprême a rejeté catégoriquement les documents mis en preuve. Plus tard, lors de leur mise en accusation officielle, ils avaient plaidé séparément coupables. Ce n'est qu'après s'être assuré que les accusés savaient ce qu'ils faisaient que le juge était arrivé à la conclusion de culpabilité et avait condamné les accusés à la peine de mort. Leur culpabilité, qu'ils avaient avouée à plusieurs reprises devant le tribunal, avait été établie sans l'ombre d'un doute. En conclusion, la Cour suprême a estimé que le juge de première instance n'avait pas commis d'erreur en les déclarant coupables malgré l'absence de la réception habituelle de la preuve dans les cas de crimes capitaux. Compte tenu des questions

³³⁷ Voir *supra* la note 286.

³³⁸ Cour suprême des Philippines, *People of the Philippines v. Titing Aranas et al.*, affaire n° 123101, décision, 22 novembre 2000.

³³⁹ Cour suprême des Philippines, *People of the Philippines v. Eduardo Bandojo and Mamerto Artuz*, affaire n° L-66945, décision, 9 juillet 1986.

sérieuses posées par le juge de première instance aux accusés, dont l'un était d'ailleurs étudiant à l'université, elle a estimé que leurs plaidoyers de culpabilité avaient été faits en toute connaissance de cause et qu'ils n'avaient pas été acceptés par inadvertance.

171. Dans l'affaire *The People of the Philippines v. Julaide Siyoh et al.*³⁴⁰, des individus avaient été accusés de piraterie qualifiée avec triple meurtre et tentative de meurtre. Un ordre d'arrestation avait été émis contre tous les accusés, mais seuls deux avaient été appréhendés. Ces derniers avaient fait appel de la décision.

172. Le tribunal de première instance a déclaré les accusés coupables, au-delà de tout doute raisonnable, du crime de piraterie qualifiée avec triple meurtre et tentative de meurtre, défini et réprimé par les dispositions du décret présidentiel n°532, et a condamné chacun d'entre eux à subir la peine suprême de la mort. Cependant, compte tenu des dispositions de la section 106 du Code administratif du département de Mindanao et Sulu, ainsi que de l'analphabétisme, de l'ignorance ou de l'extrême pauvreté des accusés, qui étaient membres de minorités culturelles, dans un régime de société dite compassionnelle, leur peine a été commuée en emprisonnement à vie.

173. Dans l'affaire *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al.*³⁴¹, un navire, qui comptait 21 membres d'équipage, avait été soudainement abordé à l'aide d'une échelle en aluminium par sept pirates armés, dirigés par Emilio Changco, frère aîné de l'accusé Cecilio Changco. À la lumière des faits, un tribunal de première instance avait rendu un jugement déclarant les accusés Roger Tulin, Virgilio Loyola, Andres Infante, Jr. et Cecilio Changco coupables, au-delà de tout doute raisonnable, en tant que mandants du crime de piraterie dans les eaux philippines, défini à la section 2, alinéa *d*, du décret présidentiel n°532, et l'accusé Cheong San Hiong, en tant que complice dudit crime. En vertu de la section 3, alinéa *a*, dudit décret, la peine encourue par les auteurs de ce crime était la peine de mort.

174. Toutefois, étant donné qu'en vertu de la Constitution de 1987, le tribunal ne pouvait imposer la peine de mort, les accusés Roger Tulin, Virgilio Loyola, Andres Infante, Jr. et Cecilio Changco ont finalement été condamnés à la peine de réclusion à perpétuité. Indépendamment de l'irrecevabilité des aveux en question, il y avait suffisamment de preuves pour condamner les accusés avec une certitude morale. Selon le tribunal de première instance, Emilio Changco et les accusés Roger Tulin, Virgilio Loyola et Andres Infante, Jr. avaient conspiré et s'étaient associés pour commettre le crime reproché au regard des pièces à conviction.

175. Dans l'affaire *The People of the Philippine Islands v. Lol-Lo and Saraw*³⁴², deux navires avaient, le 30 juin 1920, quitté Matuta pour Peta, deux possessions néerlandaises. L'un des deux navires avait été entouré par six embarcations dirigées par 24 hommes armés. Ceux-ci avaient d'abord demandé de la nourriture, mais une fois sur le navire, ils s'étaient aussi servis. Ensuite, ils s'étaient emparés de toute la cargaison, avaient attaqué certains hommes et violé brutalement deux femmes. Les deux accusés, qui faisaient partie des assaillants, étaient ensuite retournés chez eux, à South Ubian, une municipalité de la province de Tawi-Tawi, aux Philippines. Là, ils avaient été arrêtés et inculpés devant le tribunal de première instance de Sulu du crime de piraterie. Selon les accusés, l'infraction reprochée ne relevait pas de la compétence du tribunal de première instance ni d'aucun autre tribunal, et les faits ne constituaient pas un délit public selon les lois en vigueur aux Philippines. Le procès avait cependant eu lieu et un jugement avait été rendu, déclarant les deux accusés coupables et les

³⁴⁰ Voir Cour suprême des Philippines, *The People of the Philippines v. Julaide Siyoh et al.*, affaire n° L-57292, décision, 18 février 1986.

³⁴¹ Voir *supra* la note 220.

³⁴² Voir *supra* la note 333.

condamnant chacun à la prison à vie. La Cour suprême a jugé que les faits prouvés n'avaient pas été contestés, et que tous les éléments du crime de piraterie étaient établis. La piraterie était un vol ou une déprédation en haute mer, sans autorité légale et commis *animo furandi*, dans un esprit et une intention d'hostilité universelle. La Cour suprême a de plus estimé que le crime de piraterie commis contre des citoyens des États-Unis et des citoyens des Philippines, ou les sujets d'une autre nation qui n'était pas en guerre avec les États-Unis, était puni d'une peine d'une durée fixe (*cadena temporal*) ou à vie (*cadena perpetua*).

176. Dans l'affaire *People of the Philippines v. Emiliano Catantan y Tayong*³⁴³, le tribunal régional de première instance de Cebu, à l'issue du procès, avait déclaré les deux accusés, Emiliano Catantan y Tayong et Jose Macven Ursal, coupables du crime reproché et les avait condamnés à la réclusion à perpétuité. Des deux, seul Emiliano Catantan a fait appel de la décision de condamnation en première instance. La preuve pour l'accusation était qu'à 3 heures du matin le 27 juin 1993, les frères Eugene et Juan Pilapil pêchaient en mer à environ 3 kilomètres des côtes de Tabogon, dans la province de Cebu, quand un autre bateau les avait soudain rattrapés. Un homme identifié plus tard comme l'accusé Emiliano Catantan était monté sur le bateau des frères Pilapil et avait pointé son arme sur Eugène. Les accusés ont été considérés comme des pirates et punis comme tels, sur la base de la section 2, alinéa d, du décret présidentiel n°532, qui définit la piraterie.

177. Dans l'affaire *People of the Philippines v. Victor Timon y Casas et al.*³⁴⁴, le navire de pêche *MB Kali* avait quitté Navotas le 20 septembre 1989 vers midi, avec son propriétaire et ses membres d'équipage pour acheter du poisson frais à Palawan. Il avait alors été intercepté par huit pirates armés qui avaient ordonné aux membres d'équipage de s'allonger à plat ventre pour les dépouiller de leur argent et d'autres effets personnels, avant de tuer le capitaine. L'après-midi même, l'incident avait été signalé à la police de Navotas, qui avait immédiatement envoyé une équipe pour mener une enquête. Les accusés ont été reconnus coupables de piraterie en haute mer avec homicide. L'affirmation des appelants Victor Timon, Jose Sampiton et Claro Raya selon laquelle ils avaient été soumis à un « repérage malveillant » n'a pas été convaincante.

178. Dans l'affaire *People of the Philippines v. Jaime Rodriguez alias Jimmy alias Wilfred de Lara y Medrano and Rico Lopez*³⁴⁵, les appelants étaient membres de l'équipage du navire *MV Noria 767*. Le 31 août 1981, munis d'armes blanches et d'armes à feu de gros calibre, ils avaient volé et emporté par la force les propriétés, équipements et effets personnels des passagers et autres membres d'équipage du *MV Noria 767*. Ils avaient été arrêtés par les autorités malaisiennes et remis aux autorités philippines, puis accusés du crime de piraterie devant le tribunal de première instance de Sulu et de Tawi-Tawi. Les accusés ont tous été reconnus coupables par le tribunal de première instance et condamnés à la peine de mort.

³⁴³ Voir *supra* la note 287.

³⁴⁴ Cour suprême des Philippines, *People of the Philippines v. Victor Timon y Casas et al.*, affaire n° 97841-42, décision, 12 novembre 1997.

³⁴⁵ Voir *supra* la note 333.

B. L'approche du juge pénal en matière d'interprétation de l'article 101, d'application des peines et d'interprétation du principe de la compétence universelle et/ou nationale

1. Le juge et l'interprétation de l'article 101

179. Au regard de la pratique judiciaire en Asie, relativement à la définition de la piraterie selon l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'on retient pour l'essentiel que la piraterie est essentiellement définie comme une forme de vol en mer dans la jurisprudence de chaque État³⁴⁶. Seule la jurisprudence des Philippines évoque une définition plus complexe. Cette dernière avance que le crime de piraterie est associé à une intention hostile, à la violence, l'intimidation, etc. D'ailleurs, l'évocation de tels qualificatifs se révèle constante à travers les siècles et semble toujours d'actualité au début du XXI^e siècle³⁴⁷.

180. Il existe, au sein de la jurisprudence asiatique, un élément de discordance au sujet du paramètre géographique relatif à la définition même du crime de piraterie. En effet, alors qu'au cours d'une période chevauchant la toute fin du XIX^e siècle et la première moitié du XX^e siècle, la jurisprudence asiatique considérait unanimement que la piraterie était un crime se déroulant en haute mer ou au sein de la juridiction de l'Amirauté britannique, il est possible d'observer qu'au début du XXI^e siècle, cette idée ne prévaut plus de façon unanime³⁴⁸. En effet, aux Philippines, plusieurs arrêts datant de 1997 et de 2001 suggèrent qu'un vol commis en mer territoriale pourrait constituer un acte de piraterie, assimilant ainsi ce dernier crime à un vol à main armée en mer³⁴⁹.

181. La recherche jurisprudentielle a permis d'observer qu'aucune décision asiatique ne mentionne ou reprend la définition de la piraterie se trouvant à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Dans les cas de la Chine, de la Malaisie et de Singapour, il a été constaté que l'ensemble des décisions date de l'époque où ces États constituaient plutôt des colonies britanniques, entre le XIX^e et le début du XX^e siècle, alors que la signature de la Convention date des années 1980. En ce qui concerne la jurisprudence asiatique plus récente, notamment celle des Philippines, l'on retient que les dernières décisions datant des années 1980 ne reprennent pas formellement la définition de la Convention. Ce résultat s'explique, notamment, par le fait que les Philippines possèdent, dans le décret présidentiel n^o 532 de 1974, leur propre définition du crime de piraterie. Cette dernière est d'ailleurs réaffirmée à plusieurs reprises au sein de la jurisprudence des Philippines³⁵⁰.

2. Le juge, l'application des peines et l'interprétation de la compétence universelle et/ou nationale

182. En Asie, seule la jurisprudence des Philippines, plus abondante dans ce pays qu'ailleurs, aborde le concept des sanctions. Jusqu'en 1987, en effet, plusieurs décisions montrent qu'un individu reconnu coupable du crime de piraterie était quasi systématiquement condamné à mort, à l'exception des individus souffrant de troubles mentaux ou confrontés à des problèmes socioéconomiques divers. Ces derniers

³⁴⁶ Pour la Chine, voir *The Attorney General of Hong Kong v. Kwok-a-Sing* (note 334 *supra*). Pour la Malaisie et Singapour, voir *Regina v. Nya Abu & others* (note 286 *supra*). Pour les Philippines, voir *People of the Philippines v. Titing Aranas et al.* (note 338 *supra*).

³⁴⁷ *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al.* (voir *supra* la note 220).

³⁴⁸ *Regina v. Nya Abu & others* (voir *supra* la note 286) ; et *The Attorney General of Hong Kong v. Kwok-a-Sing* (voir *supra* la note 334).

³⁴⁹ *The People of the Philippines v. Julaide Siyoh et al.* (voir *supra* la note 340) ; *People of the Philippines v. Emiliano Catantan y Tayong* (voir *supra* la note 287) ; et *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al.* (voir *supra* la note 220).

³⁵⁰ *Idem*.

étaient condamnés à la prison à perpétuité³⁵¹. La peine de mort se voyait commuée en peine d'emprisonnement à perpétuité. Ce n'est qu'à partir de 1987, avec l'entrée en vigueur d'une nouvelle constitution, que la peine d'emprisonnement à perpétuité pour les actes de piraterie deviendra la norme aux Philippines³⁵².

183. En Asie, la plupart des cas de piraterie impliquent forcément l'abordage d'un navire par les auteurs du crime qui se solde, entre autres, par des prises d'otages, des demandes de rançon, des meurtres, des vols de biens de valeur ou simplement le vol du navire lui-même. Il ne semble pas y avoir de tendance sous-régionale uniforme, mis à part le fait que les actes de piraterie aux Philippines sont caractérisés par un niveau de violence particulièrement élevé (meurtre, viol, etc.)³⁵³. Quant à la distinction entre piraterie et vol à main armée en mer, elle s'avère être d'une exigence fondamentale aux fins de clarification de ces deux formes de criminalité en mer. Cet exercice pourrait s'avérer particulièrement difficile, puisque les actes de piraterie sont de plus en plus perpétrés dans les approches des eaux territoriales et dans les eaux intérieures.

184. Concernant la qualification particulière des actes de piraterie comme s'inscrivant au sein de concepts juridiques plus larges, notamment en droit international ainsi qu'en droit maritime, la recherche jurisprudentielle démontre que deux tendances principales se dégagent au sein de la jurisprudence asiatique. En premier lieu, la pratique jurisprudentielle de la Chine (Hong Kong), de la Malaisie et de Singapour, à l'époque où ces derniers se trouvaient sous domination britannique, démontre que la piraterie était considérée comme un crime *jure gentium*, donc comme allant à l'encontre du droit commun applicable aux êtres humains quelle que soit la nation à laquelle ils appartiennent³⁵⁴. En second lieu, la jurisprudence des Philippines démontre, en relation étroite avec le droit de la mer, que les individus se livrant à des actes de piraterie sont considérés juridiquement comme des criminels internationaux et jugés à titre d'*hostis humani generis*³⁵⁵. En d'autres termes, les pirates sont considérés comme des ennemis de l'humanité tout entière.

185. Quant à l'exercice de la compétence universelle et de la compétence nationale, une certaine jurisprudence asiatique considère que du moment que la piraterie constitue un crime *jure gentium* et que les individus se livrant à ce type d'activités illicites sont des *hostis humani generis*, le crime de piraterie est punissable en tout lieu, y compris en dehors des limites juridictionnelles nationales relatives au territoire³⁵⁶. Les auteurs d'actes de piraterie peuvent être poursuivis, quel que soit le lieu du crime, et ce, sans égard à la nationalité des auteurs ou des victimes du crime.

186. En ce qui a trait au cadre législatif, on peut retenir qu'à peine plus du quart des États asiatiques disposent d'un cadre législatif se rapportant au crime de piraterie. En effet, parmi les États ayant une pratique jurisprudentielle relative à la répression du crime de piraterie, la vaste majorité d'entre eux sont dotés d'un cadre législatif se rapportant spécifiquement à la piraterie, s'inscrivant ainsi dans le principe du *nullum crimen, nulla poena sine lege*. La Chine, l'Inde, les Philippines, Singapour et

³⁵¹ *People of the Philippines v. Jaime Rodriguez alias Jimmy alias Wilfred de Lara y Medrano and Rico Lopez* (voir *supra* la note 333) ; *The People of the Philippines v. Julaide Siyoh et al.* (voir *supra* la note 340) ; *People of the Philippines v. Eduardo Bandojo and Mamerto Artuz* (voir *supra* la note 339) ; et *The People of the Philippine Islands v. Lol-Lo and Saraw* (voir *supra* la note 333).

³⁵² *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al.* (voir *supra* la note 220).

³⁵³ *People of the Philippines v. Victor Timon y Casas et al.* (voir *supra* la note 344) ; *The People of the Philippines v. Julaide Siyoh et al.* (voir *supra* la note 340) ; et *People of the Philippines v. Eduardo Bandojo and Mamerto Artuz* (voir *supra* la note 339).

³⁵⁴ *The Attorney General of Hong Kong v. Kwok-a-Sing* (voir *supra* la note 334) ; et *Regina v. Nya Abu & others* (voir *supra* la note 286).

³⁵⁵ *The People of the Philippine Islands v. Lol-Lo and Saraw* (voir *supra* la note 333).

³⁵⁶ *The Attorney General of Hong Kong v. Kwok-a-Sing* (voir *supra* la note 334) ; et *The People of the Philippine Islands v. Lol-Lo and Saraw* (voir *supra* la note 333).

Sri Lanka disposent tous de dispositions législatives prohibant spécifiquement les actes de piraterie. Dans la plupart des cas, ces dispositions se retrouvent au sein soit du Code pénal national, soit de dispositifs législatifs maritimes divers. En outre, certains États comme l'Inde, les Philippines et Sri Lanka sont dotés d'instruments législatifs distincts portant spécifiquement sur le crime de piraterie³⁵⁷.

187. Sur la question de l'utilisation du cadre législatif par le juge, une chose est d'avoir une législation sur la piraterie maritime, c'en est une autre de la mettre en œuvre dès que les circonstances l'exigent. Ainsi, un État comme l'Inde, bien qu'ayant une législation sur la piraterie maritime et où, de surcroît, les eaux territoriales n'échappent pas à cette criminalité, n'a rendu qu'une décision qui, d'ailleurs, n'a pas permis au juge d'examiner le fond de l'affaire, puisqu'il s'est agi d'une décision se rapportant à une simple pétition demandant au Gouvernement indien d'honorer ses obligations politico-juridiques et, ainsi, de fournir davantage d'efforts pour libérer des individus indiens pris en otages dans le cadre de crimes liés à la piraterie. La Cour suprême indienne ne s'est livrée qu'à une vague analyse factuelle relative au comportement du Gouvernement indien face à ses engagements politiques, concluant que l'Inde n'avait pas manqué à ses obligations envers ses nationaux³⁵⁸. De manière générale, le régime répressif en Asie au sujet de la piraterie reste d'une grande sévérité. Aux Philippines, par exemple, la Cour suprême a invoqué dans certains cas les dispositions législatives portant spécifiquement sur la piraterie, en particulier la section 2, alinéa *d*, du décret présidentiel n° 532 de 1974. Cette disposition a été utilisée pour condamner et sanctionner des individus accusés d'actes de piraterie à la prison à perpétuité et, dans certains cas, à la peine de mort³⁵⁹.

188. Pour ce qui est du contexte géographique, mis à part le Kazakhstan et le Turkménistan, qui sont des États côtiers, les États d'Asie centrale sont majoritairement enclavés. Pour cette raison, la jurisprudence asiatique est caractérisée par une absence marquée de décisions judiciaires traitant des crimes de piraterie et de vol à main armée en mer.

189. Dans la zone d'Asie du Sud-Est, particulièrement dans les détroits de Singapour et de Malacca, ainsi que dans le golfe d'Aden, où les cas de piraterie maritime et de vol à main armée en mer sont les plus courants et les plus nombreux, comparativement aux autres régions du monde, les recherches menées par le Rapporteur spécial n'ont pas permis de répertorier une pratique judiciaire sur ces deux formes de criminalité en mer.

³⁵⁷ En Inde, le projet de loi contre la piraterie maritime de 2019 ; aux Philippines, le décret présidentiel n° 532 de 1974 ; et, à Sri Lanka, la loi n° 9 de 2001 sur la piraterie.

³⁵⁸ *Gaurav Kumar Bansal v. Union of India & others* (voir *supra* la note 336).

³⁵⁹ *People of the Philippines v. Jaime Rodriguez alias Jimmy alias Wilfred de Lara y Medrano and Rico Lopez* (voir *supra* la note 333) ; *People of the Philippines v. Emiliano Catantan y Tayong* (voir *supra* la note 287) ; et *People of the Philippines v. Roger P. Tulin et al.* (voir *supra* la note 220).

IV. La piraterie et le vol à main armée en mer en Amérique et dans les Caraïbes

A. Les pratiques législative et judiciaire

1. La pratique législative

a) Définition de la piraterie maritime et du vol à main armée en mer

190. En Amérique, 19 États³⁶⁰ prévoient une définition de la piraterie maritime, et 2 États³⁶¹ ont légiféré relativement à définition du vol à main armée en mer. Six États³⁶² reprennent spécifiquement la définition de la piraterie de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Parmi eux, le Guyana étend d'ailleurs la territorialité de la définition de la Convention à ses eaux territoriales, dans son cadre normatif³⁶³. Seul un État, à savoir Antigua-et-Barbuda, reprend spécifiquement la définition du vol à main armée en mer incluse dans le Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires de l'OMI³⁶⁴.

191. Certains États, même s'ils ne reprennent pas dans leur intégralité les éléments de définition contenus dans un texte international, proposent une définition qui reprend des éléments de la définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En effet, 19 États³⁶⁵ utilisent les termes « tout acte de violence », « détention », « déprédation », « contre des biens/personnes à bord d'un navire » et « contre un autre navire », 18 États³⁶⁶ utilisent l'élément « à bord d'un navire en sachant que le navire en question est utilisé à des fins de piraterie maritime (complicité/participation volontaire) », 10 États³⁶⁷ font référence à l'élément de définition « commis par l'équipage ou des passagers d'un navire » et à l'« incitation à la piraterie », 8 États³⁶⁸ légifèrent pour reconnaître que l'acte de piraterie doit se commettre « en haute mer ou hors de la juridiction d'un État » et, enfin, 7 États³⁶⁹ précisent que la piraterie doit être commise à des « fins privées ».

192. Historiquement parlant, lorsque les décisions répertoriées ont été rendues avant l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les juridictions internes se réfèrent à une définition différente de la piraterie, dont les éléments constitutifs sont similaires à ceux énoncés par l'article 101 de la Convention.

³⁶⁰ Antigua-et-Barbuda, Argentine, Bahamas, Bolivie (État plurinational de), Canada, Costa Rica, Cuba, Dominique, El Salvador, États-Unis, Guatemala, Guyana, Honduras, Mexique, Nicaragua, Panama, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Suriname et Venezuela (République bolivarienne du).

³⁶¹ Antigua-et-Barbuda et Guyana.

³⁶² Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Dominique, Guyana, Saint-Vincent-et-les Grenadines et Uruguay.

³⁶³ Guyana, loi n° 8 de 2008 sur les détournements et la piraterie, *The Official Gazette* [Legal Supplement] A (31 juillet 2008), art. 5.

³⁶⁴ Antigua-et-Barbuda, « MLC 2018 Amendments (Piracy and Armed Robbery) Directive 2020 », art. 2.

³⁶⁵ Antigua-et-Barbuda, Argentine, Bahamas, Bolivie (État plurinational de), Canada, Costa Rica, Cuba, Dominique, El Salvador, États-Unis, Guatemala, Guyana, Honduras, Mexique, Nicaragua, Panama, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Suriname et Venezuela (République bolivarienne du).

³⁶⁶ Antigua-et-Barbuda, Argentine, Bahamas, Costa Rica, Cuba, Dominique, El Salvador, États-Unis, Guatemala, Guyana, Honduras, Mexique, Nicaragua, Panama, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Suriname, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

³⁶⁷ Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Dominique, Guatemala, Guyana, Mexique, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Suriname, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

³⁶⁸ Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Dominique, El Salvador, Guyana, Honduras, Saint-Vincent-et-les Grenadines et Uruguay.

³⁶⁹ Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Dominique, Guyana, Honduras, Saint-Vincent-et-les Grenadines et Uruguay.

À titre d'exemple, la Cour suprême des États-Unis définit la piraterie comme du vol en haute mer dans l'affaire *United States v. Smith* jugée en 1820³⁷⁰.

193. La loi d'Antigua-et-Barbuda définit la piraterie maritime et le vol à main armée en mer en établissant une distinction entre ces deux formes de criminalité. En effet, le vol à main armée en mer est désigné comme tout acte autre que la piraterie. La loi reprend les dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et dispose qu'elle doit être interprétée conformément à la Convention³⁷¹, ce qui suppose que la piraterie se commet en haute mer et dans la zone économique exclusive. Le vol à main armée en mer, qui est tout acte autre que la piraterie, a cela de commun avec la piraterie que le mobile et la cible sont les mêmes, c'est-à-dire, respectivement, la recherche des fins privées et l'attaque d'un navire contre un autre navire. Il n'y a donc que le critère du lieu de commission des deux crimes qui les distingue objectivement. Si la loi localise le vol à main armée dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques et la mer territoriale, elle situe le crime de piraterie en haute mer. La législation emploie le terme de « vol à main armée contre les navires »³⁷² contrairement au terme consacré de « vol à main armée en mer ». Si l'article 3 de la loi sur la piraterie maritime sanctionne l'acte de piraterie, aucune disposition répressive n'est consacrée pour le vol à main armée contre les navires.

194. Le Code pénal de l'Argentine reprend dans une large mesure les éléments de définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cependant, contrairement à l'article 101, le Code pénal ne situe pas la commission de la piraterie en haute mer ou dans les espaces maritimes qui ne sont sous la juridiction d'aucun État. En effet, le pirate est défini comme étant, entre autres considérations³⁷³, « quiconque pratique en mer ou sur les rivières navigables tout acte de déprédation ou de violence contre un navire ou contre des personnes ou des biens qui s'y trouvent, sans être autorisé par une quelconque puissance belligérante ou en dépassant les limites d'une autorisation légitimement accordée »³⁷⁴. La référence générale à la « mer » et aux « rivières navigables » peut être interprétée dans le sens où la piraterie se commet dans les différents espaces du milieu marin, incluant notamment la haute mer et les eaux intérieures ou territoriales. Le pirate est aussi « quiconque, depuis le territoire de la République, fait sciemment du trafic avec des pirates ou leur fournit une assistance »³⁷⁵. Les sanctions contre la piraterie sont définies aux articles 198 et 199 du Code pénal. Aucune incrimination n'est prévue pour le vol à main armée en mer.

195. Les Bahamas, bien qu'étant un État partie à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ont reconnu qu'elles n'avaient pas défini en droit interne le crime de piraterie. Dans une déclaration adressée au Secrétaire général, elles ont ainsi affirmé :

[I]l n'existe pas de définition de la piraterie dans la législation interne. Toutefois, le droit international établi dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 définit le cadre juridique applicable à la piraterie aux articles 100, 101 et 105 de la Convention. Pour nos besoins,

³⁷⁰ Cour suprême des États-Unis, *United States v. Smith*, décision, 25 février 1820, 18 U.S. 153.

³⁷¹ Antigua-et-Barbuda, loi n° 17 de 2013 sur la piraterie maritime, Journal officiel, vol. 34, n° 8 (23 janvier 2014), art. 2, par. 2.

³⁷² Antigua-et-Barbuda, « MLC 2018 Amendments (Piracy and Armed Robbery) Directive 2020 », art. 2.

³⁷³ Argentine, Code pénal, art. 198, par. 3 à 6.

³⁷⁴ Ibid., par. 1.

³⁷⁵ Ibid., par. 7.

l'article 101 offrirait, éventuellement, une définition satisfaisante de la piraterie³⁷⁶.

196. Plusieurs États de la région, à savoir la Barbade, le Belize, le Brésil, la Colombie, l'Équateur, la Grenade, Haïti, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, la Trinité-et-Tobago et l'Uruguay n'ont ni défini la piraterie ni prévu de sanctions en vue de sa répression. Pour ces États, l'on a pu constater une absence de législation en ce qui concerne le crime de vol à main armée, ou de vol à main armée en mer. D'autres États par contre ont légiféré en définissant la piraterie maritime, mais en des termes très généraux et sans nécessairement reprendre les éléments de définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il s'agit des États suivants : la Bolivie (État plurinational de), le Canada, le Chili, le Costa Rica, Cuba, la Dominique, El Salvador, les États-Unis, le Guatemala, le Panama, Saint-Vincent-et-les Grenadines, le Suriname et le Venezuela (République bolivarienne du). Par exemple, la législation de l'État plurinational de Bolivie considère que le déroutement d'un navire est en soi constitutif d'un acte de piraterie maritime. La législation bolivienne considère aussi comme constitutif de piraterie tout acte de déprédation du navire et le fait de s'emparer d'un navire, de le détruire, de le capturer, de tuer ou de blesser son équipage ou ses passagers. La sanction est la peine privative de liberté de deux à huit ans³⁷⁷. Le Code criminel du Canada définit la piraterie comme étant une violation du droit des gens, sans référence expresse aux éléments de définition de la piraterie figurant à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à laquelle le Canada est partie. En effet, le Code criminel dispose que « [c]ommet une piraterie quiconque accomplit un acte qui, d'après le droit des gens, constitue une piraterie »³⁷⁸. Les sanctions contre la piraterie sont définies aux articles 74 et 75 du Code criminel. Le Code pénal du Chili, dans une formule assez générale, définit la piraterie en disposant simplement qu'il s'agit de « ceux qui commettent des actes de piraterie »³⁷⁹, sans plus de précision ni de détails sur les actes constitutifs de la piraterie maritime. Le Suriname réprime la piraterie en reprenant à l'article 444 du Code pénal, sur les crimes contre la navigation et l'aviation, certains éléments de définition de la piraterie au sens de l'article 101 de la Convention, notamment le fait que l'acte de piraterie implique deux navires et se commet en haute mer (*open sea*)³⁸⁰.

197. Si le Code pénal du Costa Rica³⁸¹ ne retient que certains éléments de définition de la piraterie au sens de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, il ne rattache pas cependant ce crime exclusivement à la haute mer ou aux espaces maritimes qui ne relèvent de la juridiction d'aucun autre État auxquels, d'ailleurs, il ne se réfère pas de manière expresse. En effet, la piraterie est qualifiée comme telle dès lors qu'elle est commise sur les fleuves navigables, la mer territoriale ou le plateau continental, et même sur le territoire terrestre du pays. La piraterie, selon le Code pénal, n'implique pas exclusivement une attaque d'un navire contre un autre navire. Elle est ainsi définie dès lors qu'il y a exploitation illégale des ressources ichthyologiques de la nation, et acte de violence et de déprédation contre une plateforme fixe. La sanction est définie à l'article 258 du Code pénal.

³⁷⁶ Compilation des informations reçues des États Membres sur les mesures qu'ils ont prises pour ériger la piraterie en infraction dans leur droit interne et pour faciliter les poursuites contre les personnes soupçonnées de piraterie au large des côtes somaliennes et incarcérer celles qui ont été reconnues coupables (S/2012/177, annexe), p. 11.

³⁷⁷ État plurinational de Bolivie, Code pénal, art. 139.

³⁷⁸ Canada, Code criminel [L.R.C. (1985), ch. C-46], art. 74, par. 1.

³⁷⁹ Chili, Code pénal, art. 434.

³⁸⁰ Suriname, Code pénal, art. 444.

³⁸¹ Costa Rica, Code pénal, art. 258 (modifié par la loi n° 8719 du 4 mars 2009 sur le renforcement de la législation contre le terrorisme).

198. Le Code pénal³⁸² de Cuba reprend certains éléments de définition de l'article 101 sans rattacher la commission de la piraterie ni à la haute mer ni à d'autres espaces maritimes, dans le chapitre intitulé « Autres actes contre la sécurité aérienne et maritime ». Le mobile des fins privées pour commettre des actes de piraterie ne constitue pas une condition d'existence de la piraterie, puisque le Code pénal n'en fait aucune mention expresse. Il est remarquable de constater que, parmi les éléments constitutifs de la piraterie selon le Code pénal cubain, figure la condamnation de celui qui, « à partir des navires ou aéronefs, attaque des cibles terrestres, aériennes ou maritimes »³⁸³. Est en outre constitutif d'acte de piraterie le fait pour toute personne qui, « avec des armes, pénètre sur le territoire maritime ou aérien cubain, à bord de navires ou d'aéronefs non armés, afin d'accomplir l'un des actes »³⁸⁴ décrits aux alinéas *a* à *d* de l'article 162 du Code pénal. Les sanctions applicables sont la peine privative de liberté de dix à trente ans ou la peine de mort. La peine de prison peut être réduite d'un tiers si le but des actes n'est pas lié au terrorisme³⁸⁵. Le crime de vol à main armée en mer n'est pas incriminé.

199. La Dominique³⁸⁶, le Guyana³⁸⁷ et Saint-Vincent-et-les Grenadines³⁸⁸ reprennent comme telles les dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, relatif à la définition de la piraterie. Pour Saint-Vincent-et-les Grenadines, la piraterie est une violation du droit des gens punissable de la peine d'emprisonnement à vie. Les sanctions contre la piraterie sont définies aux articles 49 et 50 du Code pénal. Le vol à main armée en mer ne fait pas l'objet d'incrimination. Le Guyana, en plus d'avoir défini la piraterie³⁸⁹, en fait de même pour le vol à main armée en mer³⁹⁰ dont il rattache la commission aux eaux intérieures et à la mer territoriale.

200. Le Code pénal d'El Salvador considère comme pirate ou acte de piraterie « [t]oute personne qui commet en haute mer, dans la mer adjacente ou sur le plateau continental des actes de déprédation ou de violence contre un navire ou contre des personnes ou des biens qui s'y trouvent »³⁹¹. Selon le Code pénal, la piraterie se commet donc en haute mer et dans les espaces sous souveraineté de l'État, contrairement à ce que stipule l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui rattache la piraterie à la haute mer et à la zone économique exclusive. Le vol à main armée en mer ne fait pas l'objet d'incrimination dans la loi.

201. La législation des États-Unis définit la piraterie en des termes très généraux, en disposant que la piraterie est une violence contre la navigation maritime³⁹² tout en dressant une liste d'actes considérés comme illicites en mer, notamment le fait de s'attaquer par violence au capitaine du navire³⁹³. La sanction est la peine d'emprisonnement à vie et, dans certaines conditions, la peine de mort. En effet, la principale disposition législative sur la piraterie est la section 1651 du titre 18 du United States Code, qui dispose que « [q]uiconque, en haute mer, commet le crime de piraterie tel que défini par le droit des gens, et est ensuite amené ou trouvé aux États-Unis, sera condamné à un emprisonnement à vie ». Le fait que la loi des États-Unis définit la piraterie par référence au droit des gens implique que tout ce que le droit

³⁸² Cuba, loi n° 151/2022 portant Code pénal (15 mai 2022), art. 162.

³⁸³ Ibid., al. *b*.

³⁸⁴ Ibid., al. *e*.

³⁸⁵ Ibid., art. 165.

³⁸⁶ Dominique, loi n° 11 de 2010 sur la piraterie, art. 2, al. *a* et *b*.

³⁸⁷ Guyana, loi n° 8 de 2008 sur les détournements et la piraterie, art. 5.

³⁸⁸ Saint-Vincent-et-les Grenadines, Code pénal, art. 49, par. 2.

³⁸⁹ Guyana, loi n° 8 de 2008 sur les détournements et la piraterie, art. 5.

³⁹⁰ Ibid., art. 2.

³⁹¹ El Salvador, Code pénal, art. 368, par. 1.

³⁹² États-Unis, United States Code, titre 18 (crimes et procédure pénale), sect. 2280.

³⁹³ Ibid., sect. 1655.

international définit comme acte de piraterie est de la piraterie au sens de cette loi. En outre, la loi fait référence à la piraterie commise en « haute mer », mais sans définir ce que l'on entend par « haute mer », comme cela a été en débat dans l'affaire *United States v. Dire*³⁹⁴. En plus de la législation principale, à savoir la section 1651 précitée incriminant la piraterie, s'y ajoutent d'autres dispositions relatives à ce crime, notamment celles sanctionnant les étrangers en tant que pirates³⁹⁵, l'armement ou service de corsaires³⁹⁶, l'assaut sur le commandant en tant que pirate³⁹⁷, la conversion ou l'abandon du navire³⁹⁸, la corruption des marins et l'association avec les pirates³⁹⁹, le pillage d'un navire en détresse⁴⁰⁰, l'attaque pour piller le navire⁴⁰¹, la réception des biens des pirates⁴⁰² et le vol à terre⁴⁰³.

202. Selon le Code pénal du Guatemala⁴⁰⁴, la piraterie est un crime qui se commet « en mer, sur les lacs ou sur les rivières navigables » sans distinction particulière entre les juridictions maritimes. La formule générale qui renvoie à la mer suppose que la piraterie peut se commettre en tout lieu du milieu marin, c'est-à-dire en haute mer, dans la zone économique exclusive, dans la mer territoriale et dans les eaux intérieures telles que les lacs et les rivières. Le vol à main armée en mer n'est pas incriminé. Haïti ne s'est pas doté d'une loi définissant la piraterie maritime et le vol à main armée en mer. Cependant, le projet de loi portant nouveau Code pénal⁴⁰⁵ sanctionne la piraterie sans l'avoir préalablement définie. Les sanctions contre la piraterie sont définies dans le projet de loi portant nouveau Code pénal aux articles 355 à 359. Le Honduras, dans sa législation⁴⁰⁶, définit la piraterie en se référant à certains éléments de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cependant, en plus de la haute mer, qui est le lieu de commission de la piraterie selon le régime conventionnel, la législation hondurienne élargit le champ géographique du crime en question à la zone économique exclusive, à la zone contiguë et à tout autre espace maritime. La sanction est la peine d'emprisonnement de quinze à vingt ans. Il n'y a pas de loi d'incrimination s'agissant du vol à main armée en mer. Quant à la Jamaïque, elle ne s'est pas, à ce jour, dotée de loi relative à la piraterie et au vol à main armée en mer.

203. Le Code pénal fédéral du Mexique considère comme pirates « ceux qui, appartenant à l'équipage d'un navire marchand mexicain, d'une autre nation, ou sans nationalité, s'emparent d'un navire à main armée, ou y commettent des déprédations, ou font violence aux personnes à bord » et « ceux qui, montant à bord d'un navire, s'en emparent et le livrent volontairement à un pirate »⁴⁰⁷. Les sanctions contre la piraterie sont définies à l'article 147 du Code pénal fédéral. Le vol à main armée en mer n'est pas incriminé. Au Nicaragua, sont considérés comme des pirates « ceux qui, en mer, dans l'espace aérien, sur les lacs ou les rivières de la République s'emparent à main armée d'un navire, ou y commettent des déprédations ou des violences sur les

³⁹⁴ Cour d'appel du quatrième circuit des États-Unis, *United States v. Dire*, 23 mai 2012, 680 F.3d 446.

³⁹⁵ États-Unis, *United States Code*, titre 18 (crimes et procédure pénale), sect. 1653.

³⁹⁶ *Ibid.*, sect. 1654.

³⁹⁷ *Ibid.*, sect. 1655.

³⁹⁸ *Ibid.*, sect. 1656.

³⁹⁹ *Ibid.*, sect. 1657.

⁴⁰⁰ *Ibid.*, sect. 1658.

⁴⁰¹ *Ibid.*, sect. 1659.

⁴⁰² *Ibid.*, sect. 1660.

⁴⁰³ *Ibid.*, sect. 1661.

⁴⁰⁴ Guatemala, Code pénal, art. 299.

⁴⁰⁵ Haïti, décret portant Code pénal (11 mars 2020), *Le Moniteur*, numéro spécial n° 10 (24 juin 2020).

⁴⁰⁶ Honduras, Code pénal, art. 161.

⁴⁰⁷ Mexique, Code pénal fédéral, art. 146.

personnes à bord »⁴⁰⁸. La sanction est l'emprisonnement d'une durée de deux à dix ans. Le vol à main armée en mer n'est pas incriminé.

204. Le Code pénal du Panama ne rattache pas la piraterie à un espace maritime particulier, ce qui pourrait être interprété comme la possibilité que la piraterie soit commise en tout lieu du milieu marin, que ce soit en haute mer ou dans les eaux sous souveraineté du Panama. Est considéré comme pirate « quiconque cause des dommages à un navire ou aéronef, ou aux personnes ou biens se trouvant à son bord », « quiconque saisit un navire, en prend le contrôle ou le détourne de sa route par des moyens de fraude, de violence ou d'intimidation commis contre son commandant, son équipage ou l'un quelconque des passagers », et « quiconque détruit un navire ou un aéronef en service ou cause des dommages le rendant inapte au service »⁴⁰⁹. Les sanctions varient de quatre à vingt ans d'emprisonnement. Le vol à main armée en mer n'est pas défini.

205. Sainte-Lucie ne s'est pas dotée d'une loi définissant la piraterie, mais la réprime en vertu de l'article 306 du Code pénal. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni incriminé. Le Suriname reprend dans son Code pénal⁴¹⁰ certains éléments de la définition de la piraterie au sens de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tout en ne retenant pas, notamment, le rattachement du crime de piraterie à la haute mer. Les sanctions se situent entre neuf et douze ans d'emprisonnement⁴¹¹. Le vol à main armée en mer n'est pas incriminé. Même si l'Uruguay n'a pas défini la piraterie, sa loi n° 16287 approuve les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment celles relatives à la prévention et la répression de la piraterie. Le droit interne de l'Uruguay n'a pas adopté de mesures répressives contre la piraterie. Le vol à main armée en mer n'est pas incriminé.

206. Le Code pénal de la République bolivarienne du Venezuela⁴¹² donne une définition de la piraterie sans reprendre tous les éléments de définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La compétence universelle est bien établie, en ce sens que le juge vénézuélien est compétent pour juger des actes de piraterie sans égard à la nationalité des auteurs ou victimes de tels actes commis dans « les lieux où ils se trouvent », c'est-à-dire en tout lieu en mer et à terre. Les sanctions sont des peines d'emprisonnement de dix à quinze ans. Le vol à main armée en mer n'est pas incriminé.

b) Mesures préventives et répressives

207. Plusieurs États ont également mis en place des moyens variés de prévention au niveau national. Les Bahamas et le Mexique disposent d'une autorité maritime ou de forces navales responsables de la sécurité en mer et aux ports. Les Bahamas, les États-Unis ainsi que le Panama offrent des formations sur la gestion des menaces à la sécurité maritime, dont la piraterie et le vol à main armée en mer⁴¹³. Également, Antigua-et-Barbuda a mis en place un système de sécurité et de surveillance de la navigation⁴¹⁴. Les Palaos autorisent quant à elles le recours à des entreprises privées

⁴⁰⁸ Nicaragua, Code pénal, art. 524, par. 1.

⁴⁰⁹ Panama, Code pénal, art. 325 et 326.

⁴¹⁰ Suriname, Code pénal, art. 444.

⁴¹¹ Ibid., art. 445 et 446.

⁴¹² République bolivarienne du Venezuela, Code pénal, art. 153.

⁴¹³ Aux Bahamas, bulletins informatifs émis par les autorités maritimes concernant les mesures à prendre pour former adéquatement les capitaines et gestionnaires de navire en cas d'attaques de piraterie ou de vol à main armée en mer ; aux États-Unis, financement du projet AGWE d'INTERPOL ; et au Panama, document pour lutter contre la piraterie en situation d'urgence.

⁴¹⁴ Department of Marine Services and Merchant Shipping (ADOMS), permettant le transport d'équipes de sécurité armées à bord des navires d'Antigua-et-Barbuda.

pour lutter contre la piraterie maritime. L'Équateur, de son côté, est le seul État en Amérique à faire mention d'une compétence en matière de défense, d'arrestation, d'enquête ou de saisie exclusivement attribuée au capitaine comme moyen de prévention des crimes de piraterie.

208. Au niveau régional, le Réseau opérationnel de coopération régionale des autorités maritimes des Amériques ne faisait pas mention de sanctions dans sa stratégie maritime pour la période 2005-2010. Au niveau local, en matière de sanctions et sur la base des législations nationales, ce sont 24 États d'Amérique qui prévoient des sanctions propres à la piraterie maritime, à l'exclusion de toute sanction pour les cas de vol à main armée en mer. Les sanctions applicables sont diverses et variables. Ainsi, 3 États⁴¹⁵ prévoient des amendes, 19 États⁴¹⁶ condamnent à des peines de prison, 6 États⁴¹⁷ retiennent la réclusion à perpétuité et un seul État, Cuba, applique la condamnation à la peine de mort pour actes de piraterie maritime.

209. En ce qui concerne les facteurs aggravants tels que l'usage de la violence ou encore la mort volontaire ou involontaire d'une personne, 5 États⁴¹⁸ prévoient des sanctions avec différents paliers, compte tenu de la gravité de l'infraction commise. Le Mexique est le seul État à prévoir la confiscation du navire, quand 15 autres États⁴¹⁹ ne prévoient aucun facteur aggravant dans leur législation.

2. La pratique judiciaire

210. Aux États-Unis, les décisions relatives à la piraterie ont majoritairement été rendues au XIX^e siècle, soit dans les années 1810 et 1820 et plus tard, durant la première moitié des années 2010.

211. Au niveau régional, 803 décisions ont pu être recensées. De plus, seules 10 de ces 803 décisions sont relatives à des cas de piraterie en mer. La majorité, soit 728 décisions, provient des États-Unis, mais seules 9 d'entre elles sont relatives à des cas de piraterie. Le seul autre État disposant d'une jurisprudence relative à des cas de piraterie maritime est l'Équateur. Les autres décisions mentionnant la piraterie proviennent d'autres pays, à savoir le Canada (10 décisions), la Colombie (15 décisions), le Costa Rica (16 décisions), le Panama (3 décisions), le Pérou (1 décision) et le Venezuela (République bolivarienne du) (9 décisions). Les 719 décisions restantes se trouvent dans la jurisprudence des États-Unis.

212. En général, les décisions judiciaires portent sur des peines d'emprisonnement qui constituent les sanctions les plus courantes en matière de répression de la piraterie maritime non seulement en Amérique, mais dans les différentes régions du monde. Les peines de réclusion varient amplement en fonction des États ainsi que des circonstances propres à chaque cas d'espèce. Rares sont les États qui imposent la peine d'emprisonnement à perpétuité afin de punir le crime de piraterie. Les États-Unis⁴²⁰ sont parmi les trois seuls États à l'avoir fait. En outre, certains États condamnent les auteurs du crime de piraterie à des peines d'incarcération moins lourdes, mais tout de même considérables, qui s'échelonnent entre dix et trente ans.

⁴¹⁵ Antigua-et-Barbuda (500 000 dollars des Caraïbes orientales), Colombie et Guyana (200 000 à 1 million de dollars guyaniens).

⁴¹⁶ Antigua-et-Barbuda, Argentine, Bahamas, Bolivie (État plurinational de), Canada, Costa Rica, Cuba, Dominique, El Salvador, États-Unis, Guatemala, Guyana, Honduras, Mexique, Nicaragua, Panama, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Suriname et Venezuela (République bolivarienne du).

⁴¹⁷ Canada, Chili, États-Unis, Guyana, Saint-Vincent-et-les Grenadines et Sainte-Lucie.

⁴¹⁸ Argentine, Nicaragua, Panama, Saint-Vincent-et-les Grenadines et Suriname.

⁴¹⁹ Antigua-et-Barbuda, Bolivie (État plurinational de), Canada, Chili, Costa Rica, Cuba, Dominique, El Salvador, États-Unis, Guatemala, Honduras, Panama, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sainte-Lucie et Venezuela (République bolivarienne du).

⁴²⁰ *United States v. Hasan* (voir *supra* la note 219).

C'est le cas des États-Unis⁴²¹ (trente ans et plus). Enfin, il existe d'autres formes de sanctions utilisées par les États afin de punir le crime de piraterie, mais elles apparaissent de façon anecdotique. Ainsi, aux États-Unis⁴²², des biens ayant servi à l'accomplissement d'actes de piraterie ont été confisqués.

B. L'approche du juge pénal en matière d'interprétation de l'article 101, d'application des peines et d'interprétation du principe de la compétence universelle et/ou nationale

1. Le juge et l'interprétation de l'article 101

213. Un temps, la piraterie maritime était définie comme étant un vol commis en haute mer par le juge des États-Unis⁴²³. Toutefois, la jurisprudence a été élargie en invoquant le droit international coutumier⁴²⁴ en la matière, qui reconnaît qu'il n'y a de piraterie maritime qu'en haute mer. En effet, selon la cour d'appel du quatrième circuit des États-Unis, la piraterie en droit international coutumier correspond à la définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

214. Pour qu'un acte puisse être considéré comme de la piraterie, le juge des États-Unis a eu dans l'affaire *United States v. Ali*⁴²⁵ à invoquer certains concepts tels que tout acte de complicité dans la commission de la piraterie maritime (*aiding and abetting piracy*). Le complice d'un acte de piraterie maritime est ainsi considéré comme étant l'auteur principal, c'est-à-dire le pirate lui-même, selon le United States Code⁴²⁶. En effet, l'alinéa *c* de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne mentionne pas explicitement la haute mer dans la notion de complicité ou d'incitation à la commission, contrairement à l'alinéa *a* du même article, ce qui pourrait laisser supposer que la piraterie peut se commettre en tout lieu du milieu marin sans distinction entre les régimes juridiques des espaces maritimes concernés.

215. Par conséquent, si un acte de piraterie est commis en haute mer alors que les complices demeurent sur le territoire d'un État, ces derniers peuvent être également considérés comme coupables de piraterie maritime, même s'ils n'ont pas agi en haute mer⁴²⁷.

216. Le juge des États-Unis établit ainsi une nette distinction entre pirate et corsaire. Selon lui, des individus qui agissent au nom d'un gouvernement ne sont pas des pirates, mais des corsaires, puisque selon le droit des États-Unis, les pirates sont des individus qui commettent des actes à des fins privées, alors que les corsaires sont les détenteurs d'une lettre de marque de l'État, avec cette restriction que, s'ils outrepassent toutefois leur mandat, ils deviennent des pirates⁴²⁸. Cette définition semble concorder avec l'article 101, alinéa *a*, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui mentionne que les pirates agissent à des fins privées.

⁴²¹ Voir BBC, « Somali pirate sentenced to 33 years in US prison », 16 février 2011.

⁴²² Cour d'appel du quatrième circuit des États-Unis, *United States v. Said*, 13 août 2015, 798 F.3d 182.

⁴²³ *United States v. Smith* (voir *supra* la note 370).

⁴²⁴ Cour d'appel du quatrième circuit des États-Unis, *United States v. Shibin*, 12 juillet 2013, 722 F.3d 233.

⁴²⁵ Cour d'appel du circuit du District de Columbia des États-Unis, *United States v. Ali*, 21 août 2013, 718 F.3d 929.

⁴²⁶ États-Unis, *United States Code*, titre 18 (crimes et procédure pénale), sect. 2, par. *a*.

⁴²⁷ Tribunal de district des États-Unis pour l'est de la Virginie, *United States v. Salad*, 30 novembre 2012, 908 F.Supp.2d 730.

⁴²⁸ États-Unis, *United States Code*, titre 18 (crimes et procédure pénale), sect. 1651.

2. Le juge, l'application des peines et l'interprétation de la compétence universelle et/ou nationale

217. Historiquement, la sanction pour des faits de piraterie maritime aux États-Unis était la peine de mort au XIX^e siècle⁴²⁹. En 2010, un revirement jurisprudentiel s'est produit lorsque les États-Unis ont considéré que la piraterie méritait l'emprisonnement à vie, plutôt que la peine de mort⁴³⁰. Il est même arrivé que certains prévenus accusés d'acte de piraterie maritime se voient offrir des sentences plus légères en échange d'un plaidoyer de culpabilité avant le procès, comme cela a été le cas d'Abdulwali Muse, le pirate ayant inspiré le film *Capitaine Phillips*. Dans cette affaire, les actes commis n'ont pas été assimilés à des actes de piraterie, mais à des crimes connexes que sont la prise d'otages, le détournement et le kidnapping. La peine a ainsi été allégée et le pirate a été condamné à une sentence de trente-trois ans et neuf mois de prison⁴³¹. De plus, les biens ayant été utilisés à des fins de perpétration des actes de piraterie maritime donnent lieu à l'*actio in rem*, c'est-à-dire qu'une action en justice est introduite contre le bien en question ou le navire lui-même. Un bien ayant été utilisé pour commettre de la piraterie peut donc être confisqué, que ce soit un navire ou d'autres biens ayant participé à l'infraction⁴³². Dans l'affaire *United States v. Said*⁴³³, il est mentionné que les armes de pirates ont été confisquées lors de leur arrestation.

218. La majorité des décisions modernes recensées impliquent des attaques en eaux internationales dans la zone du golfe d'Aden. Ce sont généralement de petites embarcations qui abordent de gros navires chargés de cargaison⁴³⁴. Elles ont généralement eu lieu aux alentours de 2009 et lors de la première moitié des années 2010, le reste des cas recensés provenant du XIX^e siècle, dans les années 1820⁴³⁵. Une seule autre décision a été répertoriée en Équateur, qui traite d'un vol de poissons.

219. Quant à la distinction entre piraterie et vol à main armée en mer, on note qu'il n'existe aux États-Unis aucune jurisprudence mentionnant le vol à main armée en mer. En fait, la majorité des cas traite de piraterie maritime en haute mer et, très souvent, les actes de piraterie sont en lien avec d'autres crimes connexes tels que le trafic de drogue, de stupéfiants et d'armes en eaux internationales.

220. Le juge des États-Unis a eu recours à la compétence universelle après avoir qualifié le pirate d'ennemi de l'humanité⁴³⁶ et la piraterie d'acte contre toutes les nations et toute l'humanité⁴³⁷. Dans l'affaire *United States v. Ali*, le juge a utilisé l'expression *hostis humani generis*⁴³⁸ soit, en d'autres termes, un « ennemi du genre humain »⁴³⁹.

221. Pour ce qui concerne l'application ou la mise en œuvre des législations sur la piraterie maritime, les recherches indiquent que, dans la région américaine, seuls les États-Unis et l'Équateur ont rendu des décisions sur la base de leurs dispositions législatives respectives sur le crime de la piraterie maritime. Aux États-Unis, la

⁴²⁹ Voir *United States v. Smith* (note 370 *supra*).

⁴³⁰ Voir *United States v. Hasan* (note 219 *supra*).

⁴³¹ Voir BBC, « Somali pirate sentenced to 33 years in US prison », 16 février 2011.

⁴³² Tribunal de district des États-Unis pour le sud de l'État de New York, *United States v. The Ambrose Light*, 30 septembre 1885, 25 F. 408.

⁴³³ Voir *supra* la note 422.

⁴³⁴ *United States v. Shubin* (voir *supra* la note 424).

⁴³⁵ Voir *United States v. Smith* (note 370 *supra*) pour les années 1820 ; et *United States v. Shubin* (note 424 *supra*) pour les années 2010.

⁴³⁶ *United States v. Smith* (voir *supra* la note 370).

⁴³⁷ *United States v. Shubin* (voir *supra* la note 424).

⁴³⁸ *United States v. Ali* (voir *supra* la note 425) ; voir aussi Cour suprême des États-Unis, *United States v. The Brig Malek Adhel*, 43 U.S. (2 How.) 210 (1844).

⁴³⁹ *United States v. Smith* (voir *supra* la note 370).

majorité des décisions judiciaires appliquent la section 1651 du titre 18 du United States Code, qui interdit la piraterie selon le droit des gens (*law of nations*)⁴⁴⁰. Le dispositif de cette section ne prévoyant pas expressément une définition de la piraterie, les décisions rendues aux États-Unis se basant sur cette section font donc appel explicitement à l'une des définitions reconnues en droit international⁴⁴¹, notamment les résolutions 1976 (2011) et 2020 (2011) du Conseil de sécurité, en renvoyant les États à leur devoir, notamment la nécessité de « prendre des mesures d'enquête et de poursuite non seulement contre les pirates présumés capturés en mer, mais aussi contre quiconque incite à la commission d'un acte de piraterie ou la facilite intentionnellement, y compris les cerveaux des réseaux criminels de piraterie qui planifient, organisent, facilitent ou financent les attaques perpétrées par des pirates ou en tirent profit illicitement »⁴⁴². Il s'agit donc de rechercher et de poursuivre les individus suspectés d'avoir commis des actes de piraterie non seulement en mer, mais avec une extension des poursuites des complices en quelque lieu où ils se trouvent, plus précisément sur le continent ou le territoire terrestre. Ces résolutions traduisent l'intention du Conseil de sécurité d'autoriser l'exercice du droit de poursuite contre les auteurs et les complices présumés partout où ils se trouvent en mer ou à terre. C'est sur la base de ces résolutions que la Cour d'appel du quatrième circuit des États-Unis a considéré que le fait de faire partie du réseau de pirates et d'aider à commettre l'acte de piraterie faisait d'un individu incriminé un pirate⁴⁴³.

222. En ce qui concerne l'Équateur, la seule décision répertoriée qui traite de piraterie applique l'article 423 du Code pénal. Pour cet État, la piraterie est commise en haute mer ou dans les eaux internes, ainsi que dans les eaux territoriales de l'Équateur⁴⁴⁴.

223. Le faible nombre de décisions au fond sur le continent américain, en dehors des États-Unis, peut s'expliquer de différentes façons. Premièrement, le manque de décisions récentes est dû au fait que la majorité de la piraterie concernant le continent américain a eu lieu durant le XVIII^e siècle⁴⁴⁵. La plupart de ces décisions sont comptabilisées dans les archives nationales du Royaume-Uni, qui ne sont pas accessibles. Deuxièmement, le fait que les États-Unis sont le principal État à juger la piraterie découle du fait qu'il est l'un des principaux acteurs dans les opérations antipiraterie menées dans le golfe d'Aden et l'océan Indien, notamment l'opération Ocean Shield dirigée par l'OTAN.

224. D'un point de vue procédural, le juge des États-Unis a appliqué la doctrine Ker-Frisbie, mentionnée dans *United States v. Shibin*⁴⁴⁶, qui pose le principe selon lequel un pirate ne peut invoquer aux États-Unis la manière dont il a été appréhendé et traduit devant les tribunaux, même si la procédure en question inclut une supercherie ou un enlèvement par la force ou la contrainte par corps.

225. Au Canada, l'affaire *In re Trueman B. Smith*⁴⁴⁷ de 1868 mentionne la piraterie dans le traité d'extradition de l'époque, et l'affaire *R. v. Zelitt*⁴⁴⁸ de 2006 mentionne aussi la piraterie. Dans cette affaire et dans *R. c. Finta*⁴⁴⁹, la question de la compétence

⁴⁴⁰ Voir *United States v. Hasan* (note 219 *supra*) ; et *United States v. Shibin* (note 424 *supra*).

⁴⁴¹ *United States v. Shibin* (voir *supra* la note 424).

⁴⁴² Résolution 2020 (2011) du Conseil de sécurité, cinquième alinéa du préambule.

⁴⁴³ *United States v. Shibin* (voir *supra* la note 424).

⁴⁴⁴ Cour nationale de justice de l'Équateur, décision n° 0495-2016, 15 mars 2016.

⁴⁴⁵ E. Lucie-Smith, *Outcasts of the Sea: Pirates and Piracy*, New York, Paddington Press, 1978.

⁴⁴⁶ *United States v. Shibin* (voir *supra* la note 424), citant *Ker v. Illinois* (Cour suprême des États-Unis, décision, 6 décembre 1886, 119 U.S. 436) et *Frisbie v. Collins* (Cour suprême des États-Unis, décision, 10 mars 1952, 342 U.S. 519).

⁴⁴⁷ *In re Trueman B. Smith* [1868] O.J. No.409.

⁴⁴⁸ Cour du Banc de la Reine de l'Alberta (Canada), *R. v. Zelitt*, 26 octobre 2006, 2006 ABQB 678.

⁴⁴⁹ Cour suprême du Canada, *R. c. Finta*, jugement, 24 mars 1994, [1994] 1 RCS 701.

universelle a été évoquée en lien avec des actes de piraterie maritime. Les affaires *R. c. Ryan*⁴⁵⁰, *R. v. Carker*⁴⁵¹ et *R. v. McKillop*⁴⁵² mentionnent aussi que la défense de *common law* de la contrainte ne peut être invoquée dans les cas de piraterie.

226. En Colombie, il est fait de très nombreuses fois référence à un traité d'extradition de 1911, dit *Acuerdo Bolivariano*, conclu entre différents États d'Amérique du Sud, à savoir la Bolivie (État plurinational de), la Colombie, l'Équateur, le Pérou et le Venezuela (République bolivarienne du). Sur la base de ce traité régional, la Cour constitutionnelle colombienne reconnaît la compétence universelle des États pour les cas de piraterie⁴⁵³ en plus de considérer la commission des actes de piraterie comme la violation d'une norme de *jus cogens*⁴⁵⁴.

227. Au Costa Rica, la Cour suprême de Justice a fait de nombreuses fois référence aux fonctions des garde-côtes, dont l'une est la surveillance de la piraterie⁴⁵⁵. Toutefois, la Cour ne définit pas ce qu'est la piraterie, terme qui n'est d'ailleurs pas défini par la législation du pays. De plus, elle fait une application directe de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁴⁵⁶, en ayant recours à la compétence universelle⁴⁵⁷ telle que la définit l'article 105 de la Convention.

228. Aux États-Unis, la piraterie est souvent mentionnée dans les traités d'extradition⁴⁵⁸, en plus d'être élevée au rang de *jus cogens*⁴⁵⁹. Au Mexique, l'une des décisions de la plus haute juridiction mentionne que la piraterie constitue un crime imprescriptible⁴⁶⁰. En El Salvador, différents cas mentionnent la piraterie dans le cadre d'un traité d'extradition avec les États-Unis⁴⁶¹. En République bolivarienne du Venezuela, certaines sentences de la Cour suprême se réfèrent à un traité d'extradition de 1911 qui mentionne la piraterie⁴⁶².

⁴⁵⁰ Cour suprême du Canada, *R. c. Ryan*, jugement, 18 janvier 2013, [2013] 1 RCS 14.

⁴⁵¹ Cour suprême du Canada, *R. v. Carker*, jugement, 19 décembre 1966, [1967] SCR 114.

⁴⁵² Cour d'appel de l'Ontario (Canada), *Rex v. McKillop*, 17 février 1948, [1948] OJ No. 46.

⁴⁵³ Cour constitutionnelle de Colombie, sentence, 13 juin 2001, C-621/01.

⁴⁵⁴ Cour constitutionnelle de Colombie, sentence, 25 avril 2007, C-291/07.

⁴⁵⁵ Cour suprême de justice du Costa Rica, chambre constitutionnelle, décision n°01250, 31 janvier 2007.

⁴⁵⁶ Cour suprême de justice du Costa Rica, chambre constitutionnelle, décision n°2021006318, 25 mars 2021.

⁴⁵⁷ Cour suprême de justice du Costa Rica, chambre constitutionnelle, décision n° 2020018995, 2 octobre 2020.

⁴⁵⁸ Tribunal de district des États-Unis pour le nord de la Floride, *United States v. Matta-Ballesteros*, 4 août 1988, 700 F.Supp.528 ; Cour suprême de l'État de Washington, *State v. Pang*, 31 juillet 1997, 132 Wn.2d 852 ; Cour d'appel du neuvième circuit des États-Unis, *Quinn v. Robinson*, 18 février 1986, 783 F.2d 776 ; et Cour suprême des États-Unis, *United States v. Rauscher*, 6 décembre 1886, 119 U.S. 407.

⁴⁵⁹ Cour d'appel du onzième circuit des États-Unis, *United States v. Bellaizac-Hurtado*, 6 novembre 2012, 700 F.3d 1245.

⁴⁶⁰ Cour suprême du Mexique, Première Chambre, affaire n° 23/2005, décision, 15 juin 2005.

⁴⁶¹ Traité d'extradition entre les États-Unis d'Amérique et El Salvador (San Salvador, 18 avril 1911).

⁴⁶² Cour suprême de justice de République bolivarienne du Venezuela, chambre de cassation pénale, sentences n° 285 (22 juillet 2016), n° 500 (6 décembre 2016) et n° 501 (6 décembre 2016).

V. La piraterie et le vol à main armée en mer en Europe

A. Les pratiques législative et judiciaire

1. La pratique législative

a) Définition de la piraterie maritime et du vol à main armée en mer

229. De manière générale, les États européens ont repris dans leur législation la définition de la piraterie au sens de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ce sont en effet 32 États⁴⁶³ qui ont adopté des législations définissant la piraterie maritime et, dans certains cas, le vol à main armée en mer. Un certain nombre de ces États utilisent des éléments de la définition de l'article 101 de la Convention. Comme l'indiquent les paragraphes qui suivent, la pratique législative en Europe reste hétérogène, s'agissant de la définition de la piraterie maritime. Ainsi, 32 États⁴⁶⁴ utilisent les termes « tout acte de violence », « détention », « déprédation » ; 27 États⁴⁶⁵ considèrent que l'acte doit être « commis par l'équipage ou des passagers d'un navire » ; 21 États⁴⁶⁶ admettent que la piraterie est commise « à des fins privées » ; 32 États⁴⁶⁷ soutiennent que l'acte incriminé est fait par un navire « contre un autre navire » ; 30 États⁴⁶⁸ estiment que l'acte de piraterie est dirigé « contre des biens/personnes à bord d'un navire » ; 23 États⁴⁶⁹ précisent que la piraterie est perpétrée « en haute mer ou hors de la juridiction d'un État » ; 13 États⁴⁷⁰ utilisent les termes « à bord d'un navire en sachant que c'est utilisé pour de la piraterie (complicité/participation volontaire) » ; et 10 États⁴⁷¹ mentionnent « l'incitation à la piraterie ». Il apparaît que la pratique législative tend à reprendre les éléments de définition de la piraterie tels qu'ils sont décrits à l'article 101 de la Convention. La question qui se pose cependant, au regard de cette diversité dans la définition de la piraterie, est celle de savoir si les éléments de définition de l'article 101 sont des éléments cumulatifs ou alternatifs. Autrement dit, faudrait-il qu'il existe cumulativement toutes les conditions pour que le crime de piraterie puisse exister hors de tout doute, ou est-il suffisant qu'un seul ou deux éléments de la définition soient établis pour que ce crime soit réputé être commis ?

230. Pour ce qui est du vol à main armée en mer, les recherches menées à ce stade permettent de dire que seuls 4 États⁴⁷² d'Europe en prévoient une définition, tandis

⁴⁶³ Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovénie, Ukraine et Saint-Siège.

⁴⁶⁴ Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovénie, Ukraine et Saint-Siège.

⁴⁶⁵ Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Fédération de Russie, Finlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovénie, Ukraine et Saint-Siège.

⁴⁶⁶ Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Fédération de Russie, Lettonie, Lituanie, Macédoine du Nord, Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Portugal, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Ukraine et Saint-Siège.

⁴⁶⁷ Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovénie, Ukraine et Saint-Siège.

⁴⁶⁸ Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Italie, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord,

que 42 États ne le définissent pas. Ensuite, six États⁴⁷³ reprennent spécifiquement la définition de la piraterie de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Aucun État ne reprend la définition du Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires de l'OMI sur le vol à main armée en mer. Enfin, 21 États⁴⁷⁴ sanctionnent la piraterie maritime sans toutefois la définir dans leur législation nationale, et 6 États⁴⁷⁵ la définissent, mais n'imposent pas de sanctions.

231. Les pays européens qui ne figurent pas dans cette étude sont ceux qui ne définissent pas la piraterie ou le vol à main armée en mer dans leur législation.

232. La loi sur la navigation maritime de l'Autriche, en ses articles 45 et 46, traite de l'incrimination et de la répression du vol à main armée en mer et de la piraterie⁴⁷⁶. Ces dispositions pénales définissent la piraterie comme la menace ou l'usage de la force contre des personnes, dans le but de s'emparer d'un navire, de sa cargaison ou des personnes à bord dudit navire. L'expression « menace ou usage de la force » n'est pas directement définie dans l'article 45 de la loi sur la navigation maritime, mais ce dernier renvoie à la définition légale pertinente de l'article 74, paragraphe 5, du Code pénal autrichien⁴⁷⁷. Par conséquent, la piraterie est définie comme « la menace ou l'usage de la force » (un crime, qui serait punissable en soi) lorsqu'elle est commise dans des circonstances spécifiques. Par rapport à un « simple » usage de la force⁴⁷⁸, le cadre de la peine est plus large (par exemple, d'un à dix ans contre un à trois ans). L'élément constitutif de la piraterie, à savoir la menace ou l'usage de la force dans le but de s'emparer d'un navire, sert donc de qualificatif, augmentant ainsi la peine.

233. Par rapport à la définition de la piraterie de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la structure des dispositions autrichiennes est différente et tous les éléments ne sont pas mis en œuvre. De manière plus significative, l'Autriche punit les infractions contre les personnes (également dans le but de réaliser un gain économique), mais ne punit pas la simple « déprédation » de navires ou de cargaisons. En ce qui concerne les infractions contre les personnes, il semble que toutes les variantes de l'article 101 de la Convention soient reflétées dans les dispositions pénales.

234. Les articles 45 et 46 de la loi sur la navigation maritime de l'Autriche sont des dispositions de fond qui ne tiennent pas compte du lieu de commission de l'infraction. Des indications peuvent être tirées de l'article 1 de cette loi, qui limite le champ d'application aux yachts autrichiens. La loi sur la navigation maritime ne contenant pas de dispositions juridictionnelles, il convient de tirer les liens juridictionnels de la partie générale du Code pénal, plus particulièrement du principe du pavillon⁴⁷⁹.

Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Ukraine et Saint-Siège.

⁴⁶⁹ Belgique, Chypre, Croatie, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie et Slovaquie.

⁴⁷⁰ Bosnie-Herzégovine, Chypre, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Italie, Malte, Monaco, Royaume-Uni et Saint-Marin.

⁴⁷¹ Belgique, Chypre, Finlande, France, Grèce, Lituanie, Malte, Monaco, Roumanie et Royaume-Uni.

⁴⁷² Croatie, Lettonie, Lituanie et Pologne.

⁴⁷³ Belgique, Bulgarie, Croatie, Lettonie, Norvège et Royaume-Uni.

⁴⁷⁴ Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Chypre, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Irlande, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Malte, Monaco, Pays-Bas (Royaume des), Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Ukraine et Saint-Siège.

⁴⁷⁵ Bulgarie, Croatie, France, Finlande, Portugal et Royaume-Uni.

⁴⁷⁶ Autriche, loi sur la navigation maritime, art. 45 et 46.

⁴⁷⁷ Autriche, Code pénal, art. 74, par. 5.

⁴⁷⁸ Ibid., art. 84.

⁴⁷⁹ Ibid., art. 63. Voir aussi S. Glaser, *Strafanwendungsrecht in Österreich und Europa*, Vienne, MANZ, 2018, p. 275 et suiv.

L'Autriche n'a pas mis en œuvre la compétence universelle pour la piraterie (maritime). Étant donné que l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer autorise mais n'oblige pas les États à prévoir une compétence universelle, la clause d'accroche juridictionnelle du Code pénal, qui prescrit la compétence des tribunaux autrichiens sur la base d'une obligation de droit international d'exercer une telle compétence⁴⁸⁰, n'est pas applicable. Enfin, l'Autriche réprime le crime de piraterie en disposant que « [q]uiconque équipe ou commande un navire de mer ou effectue un service sur un navire de mer destiné à la piraterie est puni d'une peine d'emprisonnement de six mois à cinq ans »⁴⁸¹.

235. La Belgique, dans son code de la navigation⁴⁸², reprend dans une large mesure les dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relativement à la définition de la piraterie maritime. On retient que des éléments constitutifs de la piraterie au sens de l'article 101 sont réunis dans la législation belge : la condition des deux navires impliqués dans la commission de l'acte de piraterie, le fait que les navires sont des navires privés agissant à des fins privées, et le fait que l'acte est commis en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État. On peut s'apercevoir que la législation ne vise pas les aéronefs privés qui peuvent pourtant être des cibles d'attaques de pirates et auxquels l'article 101 de la Convention se réfère. En outre, la lecture du paragraphe 3 de l'article 4.5.2.2 du Code belge de la navigation semble étendre, en plus de la haute mer, le champ géographique des actes de piraterie aux autres espaces maritimes, y compris ceux sous juridiction et souveraineté nationale belge. En effet, celui-ci dispose que « [l]es actes visés aux paragraphes 1 et 2 [de l'article 4.5.2.2], commis dans un espace maritime autre que la haute mer, sont assimilés à des actes de piraterie tels que définis aux paragraphes 1 et 2, dans la mesure prévue par le droit international ». En d'autres termes, la piraterie a lieu aussi bien en haute mer que dans les eaux intérieures et dans la mer territoriale belge. Le paragraphe 2 du même article précise par ailleurs que le navire de guerre ou navire d'État dont l'équipage s'est mutiné est assimilé à un navire privé, la conséquence étant qu'un tel navire, au regard du droit international, perd son immunité de juridiction et d'exécution et reste donc justiciable devant les tribunaux de tout État ayant appréhendé le pirate ou le navire pirate. Les sanctions de la piraterie sont prévues à l'article 4.5.2.3 du Code belge de la navigation. Le vol à main armée en mer n'est pas incriminé.

236. La Bosnie-Herzégovine, dans son Code pénal⁴⁸³, définit la piraterie en reprenant les éléments de définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Selon la législation bosnienne, il y a piraterie quand

[u]n membre d'équipage ou un passager à bord d'un navire ou d'un avion, à l'exception d'un navire ou d'un avion militaire ou public, dans l'intention d'obtenir un avantage matériel ou non matériel pour lui-même ou pour autrui ou de causer tout autre dommage, en haute mer ou sur un territoire qui n'est sous le contrôle d'aucun État, commet une violence illégale ou toute autre contrainte contre un autre navire ou aéronef ou contre des personnes ou des objets sur eux [...]⁴⁸⁴.

237. La Bulgarie, État moniste, procède à la transposition directe de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans son ordre juridique

⁴⁸⁰ Autriche, Code pénal, art. 64, par. 1, al. 6.

⁴⁸¹ Autriche, loi sur la navigation maritime, art. 46.

⁴⁸² Belgique, loi introduisant le Code belge de la navigation (8 mai 2019), art. 4.5.2.2. Voir aussi les éléments de réponse de la Belgique à la circulaire n° 2933 du 23 décembre 2008 de l'OMI, disponibles à l'adresse suivante : https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BEL_legislation.pdf.

⁴⁸³ Bosnie-Herzégovine, Code pénal, art. 196.

⁴⁸⁴ Ibid., par. 1.

interne, consacrant ainsi la primauté du droit international par rapport au droit interne. L'État bulgare ne s'est pas encore doté d'une législation sur la piraterie maritime. En l'absence donc d'une telle législation, et puisque la Bulgarie est partie à la Convention, l'article 101 a vocation à s'appliquer au regard même de la Constitution qui, en son article 5, paragraphe 4, dispose que « [l]es accords internationaux, ratifiés selon la procédure constitutionnelle, publiés et entrés en vigueur pour la République de Bulgarie, font partie du droit national de l'État. Ils ont la priorité sur les normes de la législation nationale si celles-ci sont en contradiction avec eux »⁴⁸⁵. En l'absence de législation spécifique sur la piraterie, il est fait recours à l'article 6, paragraphe 2, du Code pénal, qui reconnaît la compétence universelle de la Bulgarie pour des crimes commis à l'étranger par des citoyens étrangers. Aucune sanction n'est prévue pour la piraterie, et le vol à main armée en mer reste indéfini.

238. Chypre a adopté deux instruments juridiques définissant la piraterie maritime, à savoir le Code pénal⁴⁸⁶ et la loi de 2012 sur la protection des navires chypriotes contre les actes de piraterie et autres actes illégaux⁴⁸⁷. Ces deux textes reprennent les dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cependant, l'expression « autres actes illégaux » est si générale qu'elle pourrait comprendre d'autres formes de criminalité en mer, notamment le vol à main armée, qui n'est pourtant pas incriminé par la législation chypriote de manière spécifique. L'expression « en un lieu situé à l'intérieur ou à l'extérieur de la juridiction de la République »⁴⁸⁸ pourrait s'entendre de l'ensemble des espaces maritimes sous souveraineté et juridiction nationale, et ceux relevant de la haute mer et des eaux hors juridiction d'un État, l'implication étant que la piraterie se commet en haute mer ainsi que dans les eaux intérieures et dans la mer territoriale de Chypre.

239. La Croatie définit la piraterie et le vol à main armée dans sa législation par un renvoi exprès à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de la manière suivante : « La piraterie est la piraterie au sens de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer [...] »⁴⁸⁹. Quant au vol à main armée en mer, il est ainsi défini : « Le vol à main armée est l'un des actes couverts par la définition de la piraterie s'il est commis dans les eaux intérieures, la mer territoriale d'un État côtier et les eaux de l'archipel [...] »⁴⁹⁰. Les sanctions ne sont pas définies.

240. Le Code pénal de l'Espagne définit la piraterie en ne limitant pas l'objet ou les cibles des attaques pirates aux seuls navires, aéronefs, personnes et biens, puisqu'il inclut l'attaque contre les plates-formes et tout autre type de navire⁴⁹¹. La piraterie se commet « hors de la juridiction d'un État »⁴⁹², mais la référence indifférenciée à l'expression « en mer » pourrait s'entendre de l'acte de piraterie qui peut se commettre en tout lieu du milieu marin, y compris en haute mer, dans les eaux

⁴⁸⁵ Voir aussi la note n° 507 de la Mission permanente de la République de Bulgarie auprès de l'Organisation des Nations Unies adressée à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, en date du 16 février 2010, disponible à l'adresse suivante : https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BGR_penal_code.pdf.

⁴⁸⁶ Chypre, Code pénal, art. 69.

⁴⁸⁷ Chypre, loi n° 77 (I) de 2012 sur la protection des navires chypriotes contre les actes de piraterie et autres actes illégaux, art. 2. Voir aussi les informations soumises par Chypre en réponse à la circulaire n° 2933 du 23 décembre 2008 de l'OMI, disponibles à l'adresse suivante : https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CYP_piracy.pdf.

⁴⁸⁸ Chypre, Code pénal, art. 69, par. a ii).

⁴⁸⁹ Croatie, loi sur la sécurité des navires et des ports, art. 3.

⁴⁹⁰ Ibid.

⁴⁹¹ Espagne, Code pénal, art. 616 *ter*. Voir aussi la note du Ministère de la justice espagnol en réponse à une demande l'OMI, en date du 30 mars 2009, disponible à l'adresse suivante : https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ESP_piracy_summary.pdf.

⁴⁹² Espagne, Code pénal, art. 9.

intérieures et la mer territoriale espagnole. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé.

241. L'Estonie, dans son Code pénal⁴⁹³, définit la piraterie en disposant qu'il s'agit de « [l]'attaque, la saisie ou la destruction d'un navire en haute mer ou dans un territoire ne relevant de la juridiction d'aucun État, ou l'attaque ou la détention de personnes à bord de ce navire, ou la saisie ou la destruction de biens à bord de ce navire en recourant à la violence ». Les conditions des deux navires impliqués et du mobile des fins privées ne sont pas reprises par le Code pénal. En son article 110, le Code pénal réprime les actes de piraterie en appliquant des peines d'emprisonnement de deux à dix ans. En cas de mort, de dommages graves ou de danger pour la vie et la santé, la peine est l'emprisonnement de six à vingt ans.

242. Le Code pénal⁴⁹⁴ de la Fédération de Russie donne une définition de la piraterie quelque peu sommaire, et sans nécessairement reprendre les éléments de définition tels qu'ils apparaissent à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En effet, le Code pénal, en son article 227, ne précise pas si l'attaque doit se faire en haute mer ou dans une zone ne relevant de la juridiction d'aucun État, ou dans une zone maritime sous souveraineté ou juridiction nationale. Il ne précise pas non plus le mobile de l'attaque, à savoir la recherche des fins privées par un navire contre un autre navire ou aéronef. Le lieu de commission de l'acte incriminé n'est pas défini par la législation, ce qui pourrait laisser supposer que la piraterie peut se commettre en tout lieu du milieu marin, sans égard à la distinction entre les différents espaces maritimes. Les sanctions de la piraterie définies à l'article 227 du Code pénal vont de cinq à quinze ans d'emprisonnement, et sont assorties d'amendes. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé.

243. La Finlande, à travers son Code pénal et son décret d'application⁴⁹⁵, définit la piraterie en disposant qu'« [e]n application du chapitre 1, section 7, du Code pénal, les infractions suivantes sont considérées comme des infractions internationales : [...] la saisie, le vol ou l'endommagement d'un navire, d'un aéronef ou de biens se trouvant à bord d'un navire ou d'un aéronef, qui doit être considéré comme de la piraterie au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer [...] »⁴⁹⁶. La référence à l'article 101 de la Convention suppose que la législation finlandaise reprend tous les éléments de définition de la piraterie contenus dans cet article, sans pour autant l'ériger en infraction spécifique, puisque les actes de piraterie sont évalués à la lumière et par analogie à d'autres crimes punissables selon le Code pénal et pour lesquels la Finlande a reconnu sa compétence universelle. Aucune sanction de la piraterie n'est prévue, et le vol à main armée en mer ne fait pas l'objet d'incrimination dans la loi. La France, pour définir la piraterie dans sa législation⁴⁹⁷, renvoie explicitement à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et aux éléments de définition de l'article 101. En effet, sont constitutifs d'actes de piraterie au sens de la Convention les actes « commis en haute mer, dans un lieu ne relevant

⁴⁹³ Estonie, Code pénal, art. 110.

⁴⁹⁴ Fédération de Russie, Code pénal, art. 227. Voir aussi la note transmise par la Fédération de Russie en réponse à une demande l'OMI (J/10059), disponible à l'adresse suivante : https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_national_legislation_piracy.pdf.

⁴⁹⁵ Finlande, décret d'application du chapitre 1, section 7, du Code pénal. Voir aussi la note verbale de la Mission permanente de la Finlande auprès de l'Organisation des Nations Unies adressée à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, en date du 19 février 2010, disponible à l'adresse suivante : https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/FIN_criminal_code.pdf.

⁴⁹⁶ Finlande, décret d'application du chapitre 1, section 7, du Code pénal, sect. 1, par. 1.

⁴⁹⁷ France, loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer pour la lutte contre certaines infractions relevant de conventions internationales.

de la juridiction d'aucun État ou, lorsque le droit international l'autorise, dans la mer territoriale d'un État »⁴⁹⁸. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé.

244. Le Code pénal de la Géorgie définit la piraterie sans reprendre tous les éléments de définition de ce crime tels qu'ils apparaissent à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il dispose ce qui suit :

1. La piraterie, c'est-à-dire l'attaque contre une embarcation ou un autre navire afin de s'emparer du bien d'autrui, de se l'approprier illégalement, en recourant à la violence ou à la menace de violence, est punie d'une peine d'emprisonnement de sept à dix ans.

2. Le même acte : a) exercé de manière répétée ; b) causant la mort ou d'autres conséquences graves, est puni d'une peine d'emprisonnement de dix à quinze ans⁴⁹⁹.

La législation géorgienne ne prévoit pas d'incrimination pour le vol à main armée en mer. Le Code de droit maritime public⁵⁰⁰ de la Grèce définit la piraterie en reprenant certains éléments de définition de l'article 101 de la Convention. Par exemple, il rattache la piraterie à la haute mer, sans faire référence au mobile des fins privées justifiant les attaques pirates. La législation dispose que « [l]a piraterie est le fait des occupants d'un navire qui, par la violence physique ou la menace contre des personnes, commettent des actes de vol sur un autre navire en haute mer dans le but de s'approprier les biens ainsi détournés »⁵⁰¹. La piraterie au sens du Code pénal est ainsi reconnue comme un crime *jure gentium*⁵⁰² établissant la compétence universelle de la Grèce, dont les tribunaux sont compétents pour poursuivre et juger toute personne suspectée d'avoir commis des actes de piraterie maritime. Le capitaine d'un navire commercial grec a le pouvoir d'appliquer la loi à toute personne commettant à bord tout acte illicite et de détenir le pirate⁵⁰³. On observe enfin que, bien que le vol à main armée en mer n'ait pas fait l'objet d'une loi d'incrimination, la définition de la piraterie selon le Code de droit maritime public grec contient substantiellement les éléments constitutifs de l'infraction de vol à main armée. L'Irlande, pour sa part, bien qu'elle ne se soit pas dotée d'une législation définissant la piraterie, a prévu des dispositions répressives pour ce crime dans une loi du XIX^e siècle⁵⁰⁴. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé.

245. L'Italie a défini dans son Code de la navigation la piraterie et le navire suspecté de piraterie⁵⁰⁵. Selon le Code de la navigation, il y a piraterie lorsque « [l]e capitaine ou l'officier d'un navire national ou étranger [...] commet des actes de déprédation au détriment d'un navire national ou étranger ou de sa cargaison, ou, dans le but de déprédation, commet des violences au détriment d'une personne se trouvant à bord d'un navire national ou étranger »⁵⁰⁶. Par contre, en vertu du même Code, un navire est suspecté de piraterie lorsque « [l]e capitaine ou l'officier d'un navire national ou étranger, illégalement approvisionné en armes, [...] navigue sans être équipé des cartes du navire », auquel cas celui-ci « est puni d'une peine d'emprisonnement de cinq à dix ans »⁵⁰⁷. On note que la législation italienne établit la compétence du Tribunal de Rome sur la base du Code de procédure pénale pour connaître des faits

⁴⁹⁸ Ibid., art. 1, par. 1.

⁴⁹⁹ Géorgie, Code pénal, art. 228.

⁵⁰⁰ Voir https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/GRC_penal_code.pdf (citant notamment l'article 215 du Code de droit maritime public).

⁵⁰¹ Grèce, Code de droit maritime public, art. 215.

⁵⁰² Grèce, Code pénal, art. 8.

⁵⁰³ Grèce, Code de droit maritime public, art. 242.

⁵⁰⁴ Irlande, loi sur la piraterie (1837), sect. 2.

⁵⁰⁵ Italie, Code de la navigation, art. 1135 (piraterie) et 1136 (navire suspecté de piraterie).

⁵⁰⁶ Ibid., art. 1135.

⁵⁰⁷ Ibid., art. 1136.

de piraterie ayant lieu tant en haute mer que dans la mer territoriale, et ce, sur la base du principe de compétence universelle, puisque l'article 7 du Code pénal se réfère à la notion de punition inconditionnelle pour les crimes commis à l'étranger par des étrangers ou par des citoyens italiens. Selon le Code de la navigation, la compétence universelle reste applicable, que le navire soit un navire national ou étranger. L'Italie n'a pas de législation spécifique relative au vol à main armée en mer.

246. Le Code maritime de la Lettonie définit à la fois la piraterie et le vol à main armée en mer. Pour la piraterie, il renvoie expressément à la définition de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁵⁰⁸. Quant au vol à main armée en mer, il est ainsi défini :

[L]e vol à main armée contre un navire désigne tout acte illicite de violence ou de détention, ou vol ou menace de vol, autre que la piraterie, commis à des fins privées et dirigé contre un navire ou des personnes ou des biens à bord de ce navire dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État, ou tout acte qui déclenche les actes précédents ou y contribue intentionnellement⁵⁰⁹.

On observe à travers cette législation que le vol à main armée en mer est un acte illicite autre que la piraterie commis non pas en haute mer, mais dans les eaux sous souveraineté de la Lettonie, à savoir les eaux intérieures, les eaux archipélagiques et la mer territoriale. Pour les deux infractions criminelles, on note une absence de sanctions. Le Code pénal⁵¹⁰ de la Lituanie définit à la fois la piraterie et le vol à main armée en mer. La piraterie y est définie en des termes quelque peu différents de ceux utilisés par l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à laquelle renvoie la loi sur la marine marchande⁵¹¹ de la Lituanie. C'est le cas par exemple des termes tels que « en mer » ou « sur un autre territoire exclu de la juridiction d'un État ». La référence à la mer peut être comprise dans le sens où l'acte de piraterie se commet en tout lieu du milieu marin, y compris la haute mer, les eaux intérieures et la mer territoriale, etc. L'expression « autre territoire » peut inclure à la fois le territoire terrestre et les espaces maritimes situés au-delà des juridictions nationales. Quant au vol à main armée en mer, il est ainsi défini par la loi sur la marine marchande, qui reprend dans une large mesure la définition qu'en donne l'OMI :

Le vol à main armée de navires désigne les actes illicites de violence, de détention ou de destruction, ou les menaces d'actes, autres que la piraterie, commis à des fins personnelles et dirigés contre un navire ou contre des personnes ou des biens à bord de ce navire, alors que le navire se trouve dans les eaux intérieures d'un État, dans ses eaux archipélagiques et dans sa mer territoriale, ou tout acte incitant ou facilitant intentionnellement l'un quelconque des actes précités⁵¹².

Elle établit ainsi une nette distinction entre la piraterie et le vol à main armée en mer sur la base du critère fondé sur le lieu de commission de l'infraction. Le Luxembourg reprend sommairement l'essentiel des termes de l'article 101 de la Convention. En effet, dans son Code disciplinaire et pénal pour la marine, il définit la piraterie comme « tout acte illicite de violence commis contre un autre navire ou des personnes à leur bord en haute mer ou contre un navire ou des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État »⁵¹³. Le Code ne fait pas référence à la

⁵⁰⁸ Lettonie, Code maritime, art. 288.1, par. 3.

⁵⁰⁹ Ibid., par. 4.

⁵¹⁰ Lituanie, Code pénal, art. 251.1.

⁵¹¹ Lituanie, loi sur la marine marchande, art. 2, par. 29.

⁵¹² Ibid., par. 8.

⁵¹³ Luxembourg, loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal de Luxembourg pour la marine, art. 64.

condition des « fins privées » comme élément de définition de la piraterie. Les sanctions de la piraterie sont définies aux articles 64 et 65 dudit Code. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé. La Macédoine du Nord reprend dans le fond et en vertu de son Code pénal⁵¹⁴ tous les éléments de définition de l'article 101 de la Convention. Le crime de piraterie est relié à un lieu qui ne relève de l'autorité d'aucun État. Les sanctions vont d'un à cinq ans d'emprisonnement. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé. Malte définit et réprime la piraterie dans son Code pénal⁵¹⁵ en reprenant les dispositions de l'article 101 de la Convention. Les sanctions de piraterie vont, selon la gravité des faits, de l'emprisonnement pendant huit ans à l'emprisonnement à vie. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé.

247. Monaco, dans son Code de la mer⁵¹⁶, définit la piraterie en reprenant les dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cependant, le lieu de commission de la piraterie reste indéfini, puisque le Code de la mer fait une référence générale à l'attaque d'un navire contre un autre navire « en mer », espace qui englobe l'ensemble des zones maritimes allant de la haute mer aux eaux sous juridiction et souveraineté des États. Autrement dit, la piraterie selon le Code de la mer peut bien se commettre dans les eaux intérieures et eaux territoriales de Monaco. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé.

248. Selon le Code pénal du Monténégro, il y a piraterie lorsqu'« un membre d'équipage ou un passager d'un navire privé ou d'un aéronef privé [...] commet des actes de violence ou de vol contre des personnes à bord d'un autre navire ou aéronef en haute mer ou dans un endroit qui n'est sous l'autorité d'aucun État, ou détient, saisit, endommage ou détruit un autre navire ou aéronef ou les biens trouvés sur ceux-ci [...] »⁵¹⁷. Les sanctions sont des peines d'emprisonnement allant de trois à quinze ans, selon la gravité des faits⁵¹⁸. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé. La Norvège, par un simple renvoi à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, définit la piraterie comme étant « les actes couverts par la définition de la piraterie dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, article 101 »⁵¹⁹. En réalité, ce sont les dispositions du Code civil et pénal général qui punissent la piraterie et le vol à main armée en mer, à savoir les sections 267 et 268, qui ne donnent pas de définition de ces deux infractions, se limitant à ne déterminer que les sanctions applicables. Cependant, la section 151 *a* dudit Code, sans reprendre les éléments de définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, incrimine les actes de tout individu qui, à bord d'un navire, en prend par la violence ou la menace le contrôle illégalement. La législation semble ne pas établir de distinction entre la piraterie et le vol à main armée en mer, crimes pour lesquels la Norvège établit sa compétence universelle sans égard au lieu en mer où ces crimes ont été commis et sans tenir compte de la nationalité de leurs auteurs. En effet, la clause de la compétence implique que le droit pénal norvégien s'applique à tous les actes punissables en vertu des sections 266, 267 et 269 du Code civil et pénal général, quel que soit le lieu où l'acte a été commis et sans égard à la nationalité de l'auteur ni à celle de la victime du crime⁵²⁰.

249. La législation du Royaume des Pays-Bas donne une définition de la piraterie qui, même sommaire, reprend les éléments de définition de la piraterie au sens de

⁵¹⁴ Macédoine du Nord, Code pénal, art. 422.

⁵¹⁵ Malte, Code pénal, art. 328N.

⁵¹⁶ Monaco, loi n° 1.198 du 27 mars 1998 portant Code de la mer, art. L.633-25.

⁵¹⁷ Monténégro, Code pénal, art. 345, par. 1.

⁵¹⁸ Ibid., par. 1 et 2.

⁵¹⁹ Norvège, règlement relatif au traitement des affaires pénales des personnes soupçonnées de piraterie dans l'océan Indien (FOR-2013-06-14-622), 14 juin 2013, art. 2.

⁵²⁰ Norvège, Ministère du commerce et de l'industrie, note verbale du 25 septembre 2009 en réponse à la circulaire n° 2933 du 23 décembre 2008 de l'OMI.

l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ainsi, est constitutif de piraterie « tout acte illicite de violence ou d'immobilisation et tout acte de pillage perpétré contre un autre navire par l'équipage ou les passagers d'un navire privé à des fins personnelles en dehors de la mer territoriale d'un État, ou toute tentative de le faire »⁵²¹. Les sanctions de la piraterie sont définies à l'article 381 du Code pénal. Le vol à main armée en mer n'est ni incriminé ni réprimé. La Pologne, en vertu de son Code pénal, définit la piraterie et le vol à main armée⁵²², considérés comme deux formes de criminalité faisant partie de la catégorie des crimes contre la paix, des crimes contre l'humanité et des crimes de guerre. Si la législation polonaise ne semble pas reprendre tous les éléments de définition de la piraterie contenus dans la Convention, elle reconnaît par contre la compétence universelle de l'État, puisque les poursuites par les autorités polonaises peuvent être exercées contre quiconque, sans égard à sa nationalité et peu importe le lieu de commission des deux crimes. Les sanctions sont des peines d'emprisonnement comprises entre deux et vingt-cinq ans, selon la gravité des faits. Le Code pénal définit le vol à main armée en mer ainsi : « Quiconque arme un navire de mer destiné au vol en mer ou accepte de servir sur un tel navire est passible d'une peine privative de liberté d'une durée comprise entre un et dix ans »⁵²³. Le vol à main armée n'est donc pas rattaché à un lieu précis en mer, puisque le Code pénal dispose qu'il doit s'agir d'un navire armé « de mer destiné au vol en mer ».

250. Le Portugal, à travers un décret-loi⁵²⁴, définit la piraterie par un renvoi à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, sans autres détails ni précisions. Le vol à main armée en mer n'est ni incriminé ni réprimé. Le Code pénal de la République de Moldova définit la piraterie de manière sommaire, mais reprend les éléments de définition de l'article 101 de la Convention. En effet, la piraterie y est définie comme étant un « vol qualifié commis à des fins personnelles par l'équipage ou les passagers d'un navire contre des personnes ou des biens sur ce navire ou contre un autre navire, si les navires sont en haute mer ou dans un lieu non soumis à la juridiction d'un État »⁵²⁵. Le vol à main armée en mer n'est pas défini, encore moins réprimé. Le Code pénal de la Roumanie donne une définition de la piraterie qui ne s'écarte pas des principales dispositions de la Convention. Ainsi, la piraterie est considérée comme un « vol, par violence ou menace, par une personne faisant partie de l'équipage ou des passagers d'un navire en haute mer, de biens sur ce navire ou sur un autre navire »⁵²⁶. Le Code pénal ne définit pas le vol à main armée en mer ni ne le réprime. Le Royaume-Uni, en vertu de la loi sur la marine marchande et la sécurité maritime⁵²⁷, définit la piraterie en renvoyant simplement à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Bien qu'elle soit définie, la piraterie n'est cependant pas réprimée. Quant au vol à main armée en mer, il n'est ni défini ni réprimé.

251. Saint-Marin, dans son Code pénal⁵²⁸, définit la piraterie en reprenant les éléments de définition de ce crime au sens de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les sanctions sont la peine d'emprisonnement, l'interdiction d'exercer et le paiement d'une amende. Le vol à main armée en mer n'est pas défini, encore moins réprimé. Le Saint-Siège définit la piraterie comme étant

⁵²¹ Royaume des Pays-Bas, loi sur la protection de la marine marchande, 15 mai 2019, sect. 1, al. *n*.

⁵²² Pologne, loi du 6 juin 1997 portant Code pénal, art. 166 (piraterie) et 170 (vol à main armée). Voir aussi https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/POL_penal_code.pdf.

⁵²³ Pologne, loi du 6 juin 1997 portant Code pénal, art. 170.

⁵²⁴ Portugal, décret-loi n° 159/2019 du 24 octobre 2019, art. 3, par. 1.

⁵²⁵ République de Moldova, Code pénal, CP985/2002, art. 289, par. 1.

⁵²⁶ Roumanie, Loi n° 286/2009 portant Code pénal, art. 235, par. 1.

⁵²⁷ Royaume-Uni, loi sur la marine marchande et la sécurité maritime, 1997, sect. 26, par. 1.

⁵²⁸ Saint-Marin, loi n° 17 du 25 février 1974 portant Code pénal, art. 195 bis.

« l'enlèvement, le vol qualifié ou tout acte illicite de violence commis à des fins privées par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé et dirigé contre un autre navire ou aéronef ou contre des personnes ou des biens transportés par ceux-ci »⁵²⁹. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé. Pour la Serbie, il y a piraterie lorsque, selon le Code pénal, « [u]n membre d'équipage ou un passager d'un navire commet des actes de violence ou de vol contre des personnes à bord d'un autre navire en haute mer ou dans un endroit qui ne relève de l'autorité d'aucun État, retient, saisit, endommage ou détruit un autre navire ou des marchandises qui s'y trouvent, ou cause des dommages importants »⁵³⁰. Le vol à main armée en mer ne fait pas l'objet d'incrimination dans la loi. Le Code pénal de la Slovénie définit la piraterie en reprenant les éléments de définition de l'article 101 de la Convention. Selon celui-ci, il y a piraterie dans le cas où

un membre d'équipage ou un passager d'un navire ou d'un aéronef, autre qu'un navire ou aéronef de guerre et un navire ou aéronef public, [...] commet, en violation des règles du droit international, en vue d'obtenir un gain matériel ou non matériel pour lui-même ou pour autrui, ou en vue de causer un préjudice grave pour autrui, en haute mer ou dans un lieu qui n'est sous l'autorité d'aucun État, un acte illégal de violence, de détention ou de pillage contre un autre navire ou aéronef, ou contre les personnes ou les biens qui s'y trouvent⁵³¹.

Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni incriminé.

252. Pour l'Ukraine, il y a piraterie en cas d'« utilisation à des fins de gain matériel ou autre gain personnel d'un navire armé ou non armé pour la saisie d'un autre navire maritime ou fluvial, de recours à la violence, de vol ou d'autres actes d'hostilité contre l'équipage ou les passagers d'un tel navire »⁵³². Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé.

b) Mesures préventives et répressives

253. Il existe différents moyens de prévention mis en œuvre à l'échelle nationale en Europe. Le premier moyen de prévention de la piraterie se trouve dans l'acte législatif, si l'on admet que la peur du gendarme constitue le début de la sagesse. Le fait de légiférer semble être l'acte dissuasif de la tentative ou commission des crimes de piraterie ou de vol à main armée en mer. Certains États s'octroient une compétence universelle dans leur droit interne. Ainsi, six États⁵³³ le font par l'intermédiaire de l'autorité maritime ou des forces navales responsables de la sécurité en mer et aux ports. L'Allemagne⁵³⁴ a instauré une formation sur la gestion des menaces à la sécurité maritime, dont la piraterie et le vol à main armée en mer. Le Danemark et la Slovaquie⁵³⁵ ont mis en place un système de sécurité et de surveillance de la navigation. Aux dispositifs législatifs de prévention s'ajoutent des réglementations nationales. Ainsi, en Europe, huit États⁵³⁶ ont autorisé le recours à des entreprises privées en ce qui concerne les moyens de prévention. Trois États⁵³⁷ attribuent des

⁵²⁹ Saint-Siège, loi n° VIII sur les règles complémentaires en matière pénale (11 juillet 2013), art. 36.

⁵³⁰ Serbie, Code pénal, art. 294.

⁵³¹ Slovénie, Code pénal (KZ-1-UPB2), art. 374.

⁵³² Ukraine, Code pénal, art. 446, par. 1. Voir aussi https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/UKR_criminal_code.pdf.

⁵³³ Albanie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France et Ukraine.

⁵³⁴ Centre de prévention de la piraterie, établi par la police fédérale allemande.

⁵³⁵ Au Danemark, système de gestion de la sécurité en vertu du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) et plan de sécurité en vertu du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) ; en Slovaquie, le propriétaire d'un navire de mer est tenu d'empêcher ledit navire de violer l'interdiction de transport d'esclaves, et de coopérer à la répression de la piraterie.

⁵³⁶ Allemagne, Belgique, Croatie, Estonie, Grèce, Italie, Pays-Bas (Royaume des) et Portugal.

⁵³⁷ Géorgie, Norvège et République de Moldova.

compétences de défense, d'arrestation, d'enquête ou de saisie exclusivement au capitaine du navire. Enfin, deux États⁵³⁸ attribuent une compétence de défense à la fois au capitaine et aux personnes à bord.

254. En Europe, ce sont 26 États qui ont mis en place des sanctions propres à la piraterie maritime dans leurs réglementations nationales. Parmi ceux-ci, seuls 4 États prévoient des sanctions propres au vol à main armée en mer par rapport à 50 qui n'en prévoient aucune.

255. Les sanctions les plus récurrentes sont le paiement d'une amende, la peine de mort, la peine d'emprisonnement à durée limitée, la peine d'emprisonnement à perpétuité, la réclusion et les travaux forcés. Au total, 22 États⁵³⁹ prévoient la peine de prison, 5 États⁵⁴⁰ prévoient uniquement le paiement d'une amende, aucun État ne prévoit la peine de mort, 3 États prévoient la réclusion⁵⁴¹, et 6 États prévoient la réclusion à perpétuité. Enfin, seul un État, le Luxembourg, sanctionne les actes de piraterie par les travaux forcés.

256. Au surplus, certains États condamnent les auteurs du crime de piraterie à des peines d'incarcération moins lourdes, mais tout de même considérables, qui s'échelonnent entre dix et trente ans. C'est le cas de l'Allemagne⁵⁴² (douze ans), par exemple. D'autres États ont aussi accordé des peines d'emprisonnement relativement mineures, qui s'étalent entre deux et huit ans, notamment le Royaume des Pays-Bas⁵⁴³ (deux à sept ans). Dans ces derniers cas, les faibles peines⁵⁴⁴ se justifient par le fait que soit l'attaque avait été avortée⁵⁴⁵, soit les prévenus avaient accepté leur participation à des programmes de réhabilitation durant la détention provisoire⁵⁴⁶.

257. En ce qui concerne les facteurs aggravants, il a été constaté que l'usage de la violence, ou la mort volontaire ou involontaire d'une personne étaient souvent cités. Ainsi, dans 20 États⁵⁴⁷, la sanction est prévue avec différents paliers compte tenu de la gravité de l'infraction commise. La pratique de la confiscation du navire est mise en place seulement par l'Ukraine, et dans sept États⁵⁴⁸, il n'existe aucun facteur aggravant.

2. La pratique judiciaire

258. Dans la région de l'Europe, 57 décisions ont été rendues, dont 21 relatives à des cas de piraterie en mer et 27 faisant de simples références à la piraterie, sans que ce crime soit le sujet principal des affaires en cause. En général, ces décisions font référence à la piraterie à des fins de comparaison avec d'autres formes de criminalité donnant lieu à compétence universelle. Les 21 décisions relatives à des cas de

⁵³⁸ Chypre et Croatie.

⁵³⁹ Autriche, Bosnie-Herzégovine, Chypre, Espagne, Estonie, Géorgie, Grèce, Irlande, Italie, Kosovo, Lituanie, Macédoine du Nord, Malte, Monténégro, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Ukraine et Saint-Siège.

⁵⁴⁰ Fédération de Russie, Lituanie, Monténégro, Pays-Bas (Royaume des) et Saint-Marin.

⁵⁴¹ Belgique, France et Monaco.

⁵⁴² Cour fédérale de justice d'Allemagne, « Verurteilung wegen "Piraterie" an deutschem Chemietanker vor Somalia rechtskräftig », communiqué de presse n° 54/2015, 13 avril 2015.

⁵⁴³ Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/600012-09, jugement, 17 juin 2010 ; Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/960248-10, jugement, 12 août 2011 ; Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/960227-12, jugement, 10 janvier 2014 ; et Cour d'appel de La Haye, affaire n° 22-004046-11, arrêt, 20 décembre 2012.

⁵⁴⁴ Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/960248-10 (voir *supra* la note 543).

⁵⁴⁵ *Republic v. Musa Abdullahi Said and 6 others* (voir *supra* la note 224).

⁵⁴⁶ *Ibid.*

⁵⁴⁷ Belgique, Bosnie-Herzégovine, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Géorgie, Italie, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Malte, Monténégro, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, République de Moldova, Roumanie, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie et Ukraine.

⁵⁴⁸ Autriche, Chypre, Grèce, Irlande, Malte, Monaco et Saint-Siège.

piraterie en mer ont été rendues au Royaume des Pays-Bas et dans d'autres pays, et dans le cadre du droit communautaire européen.

a) *La jurisprudence néerlandaise*

259. Le juge néerlandais a eu à connaître dans une affaire⁵⁴⁹ des faits suivants. L'accusé était un citoyen somalien. L'acte d'accusation se fondait sur le fait que, du 1^{er} novembre 2009 au 10 novembre 2010, ce dernier avait servi en tant que marin sur un navire en sachant que celui-ci était utilisé pour commettre des actes de violence à l'encontre d'autres navires, notamment le *Choizil*, un voilier sud-africain. Sur la base des articles 47 et 381, paragraphe 1.1, du Code pénal, le Tribunal de Rotterdam a condamné l'accusé à une peine d'emprisonnement de sept ans et ordonné que le temps passé en détention provisoire soit déduit de la peine d'emprisonnement prononcée, dans la mesure où ce temps n'avait pas déjà été déduit d'une autre peine privative de liberté. Selon le Tribunal, lorsque l'accusé s'était enrôlé comme marin depuis la partie continentale ou les eaux territoriales de la Somalie, entre le 15 octobre et le 19 novembre 2010, il était au courant que le navire avait toujours été utilisé « pour commettre des actes de violence en haute mer contre d'autres navires et/ou contre les personnes et/ou les biens à bord ». En l'espèce, la violence en haute mer à l'encontre du *Choizil* s'était matérialisée par la menace d'utiliser des armes à feu automatiques et un lance-roquette à l'encontre de l'équipage du *Choizil* sans autorisation préalable d'« une puissance belligérante » ou preuve qu'ils appartenaient « à la marine d'une puissance reconnue ».

260. De plus, selon le juge, l'augmentation des cas de piraterie et/ou de détournement à l'encontre des navires dans les eaux au large de la Somalie constituait une menace sérieuse pour le droit internationalement reconnu de libre passage dans les eaux internationales. Or, les eaux concernées au large de la Somalie étaient l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde. Le transport de fret, de matières premières et de carburants était de plus en plus menacé. Les conséquences économiques au niveau mondial étaient imminentes. C'est pourquoi, selon le juge, il était en l'espèce justifié d'imposer une longue peine d'emprisonnement.

261. Dans une autre affaire⁵⁵⁰, la question portait sur le point de savoir si le suspect avait commis des actes de piraterie seul ou avec des complices, dans le golfe d'Alden, en tant que capitaine et/ou marin. Le Tribunal de Rotterdam a rejeté le moyen de défense fondé sur le défaut de compétence du Royaume des Pays-Bas quant à la poursuite d'auteurs d'actes de piraterie. Il a condamné l'accusé à une peine d'emprisonnement de cinq ans et ordonné que le temps passé en détention provisoire ainsi que le temps passé en détention à partir du 2 janvier 2009, jusqu'au jour du transfert au Royaume des Pays-Bas, soient déduits de la peine d'emprisonnement, dans la mesure où ce temps n'avait pas déjà été déduit d'une autre peine privative de liberté. Sur la question de la compétence universelle du Royaume des Pays-Bas, il a été rappelé que l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoyait qu'en haute mer, tout État avait le droit de saisir un navire pirate et d'arrêter les personnes à bord, et que les tribunaux de cet État pouvaient décider d'imposer ou non des sanctions. Cette disposition de la Convention prévoyait ainsi une compétence universelle pour l'État qui procédait à l'arrestation des suspects de piraterie. Le Tribunal a ajouté que l'article 6, paragraphes 1 et 2, de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime⁵⁵¹ précisait les cas dans lesquels les États devaient ou pouvaient établir leur compétence à l'égard

⁵⁴⁹ Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/960248-10 (voir *supra* la note 543).

⁵⁵⁰ Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/600012-09 (voir *supra* la note 543).

⁵⁵¹ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Rome, 10 mars 1988), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1678, n° 29004, p. 201.

des infractions pénales auxquelles ladite convention se rapportait. Le paragraphe 5 de cet article stipule expressément, en effet, que « [l]a [...] Convention n'écarter aucune compétence pénale exercée conformément à la législation nationale ». Il en résultait que le régime juridictionnel universel prévu dans l'article 4, le préambule et le titre V du Code pénal néerlandais n'était pas en conflit avec les Conventions précitées. Pour le reste, aucun conflit avec le droit international écrit n'avait été constaté non plus.

262. La question de la compétence universelle du Royaume des Pays-Bas s'est en outre posée dans une autre affaire⁵⁵². La Cour d'appel de La Haye a rejeté le moyen de défense fondé sur l'absence de compétence du Royaume des Pays-Bas quant à la poursuite d'auteurs d'actes de piraterie. Elle a confirmé la condamnation de première instance à une peine d'emprisonnement de quatre ans et six mois, conformément aux dispositions de l'article 381 du Code pénal définissant et réprimant les actes de piraterie. À la suite de ces affaires, le juge néerlandais a eu à répondre à la même problématique de la compétence universelle, que les accusés d'actes de piraterie ne lui reconnaissaient pas. Cela a été le cas dans deux autres affaires jugées par la Cour d'appel de La Haye⁵⁵³. Dans une affaire jugée par le Tribunal de Rotterdam⁵⁵⁴, par contre, ce n'est pas la question de la compétence universelle qui était en cause, mais plutôt celle qui consistait à distinguer en l'espèce entre l'intention de commettre l'acte de piraterie et l'exécution de l'acte de piraterie. En effet, 16 Somaliens avaient été arrêtés dans le cadre de l'enquête et tous avaient été accusés de coperpétration de piraterie, en vertu de l'article 381 du Code pénal, et de coperpétration de tentative de meurtre et/ou tentative d'homicide involontaire ou d'actes de violence contre le personnel naval néerlandais. L'un des suspects se trouvait dans les eaux au large de la Somalie, sur le *Mohsen*, le 24 octobre 2012, sur lequel il agissait en tant que garde armé. Lorsque le *HNLMS Rotterdam*, qui y naviguait dans le cadre d'une mission internationale de lutte contre la piraterie, s'était approché du *Mohsen* pour faire le point, il avait été bombardé depuis le *Mohsen*. Le suspect, avec d'autres, avait mis en danger la sécurité de la navigation et la vie du personnel naval néerlandais par ses actions. Le Tribunal de Rotterdam croyait fermement que le suspect avait commis les faits incriminés et, vu la gravité de l'infraction, il a conclu à l'imposition d'une peine d'emprisonnement de longue durée.

b) *La jurisprudence française*

263. En France, la Cour de cassation a statué en chambre criminelle sur une affaire⁵⁵⁵ dans le cadre de laquelle, le 8 septembre 2011, M^{me} Z., équipière du voilier français *Tribalkat* sur lequel elle naviguait au large du golfe d'Aden avec son mari, avait lancé un appel de détresse à la suite d'une attaque par des pirates. M^{me} Z. avait été retenue en otage, et son mari avait été tué par balle et son corps, jeté à la mer. Un navire espagnol participant à l'opération Atalanta avait interpellé les sept pirates. M^{me} Z. avait été libérée, mais le corps de son mari n'avait pas été retrouvé. Le 12 septembre 2011, les pirates avaient été remis aux forces françaises, puis transférés en France par avion, où ils avaient été mis en garde à vue le 16 septembre 2011. Les accusés avaient été mis en examen des chefs de détournement de navire ayant entraîné la mort, d'arrestation, d'enlèvement, de détention, de séquestrations arbitraires en bande organisée, de vol avec arme en bande organisée et d'association de malfaiteurs. Le pourvoi en cassation a été rejeté, motif pris de ce que la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer créait un régime *sui generis* qui ne s'apparentait ni à une garde à vue ni

⁵⁵² Cour d'appel de La Haye, affaire n° 22-004046-11 (voir *supra* la note 543).

⁵⁵³ Cour d'appel de La Haye, affaires n° 22-004017-11 (arrêt, 20 décembre 2012) et n° 22-004016-11 (arrêt, 20 décembre 2012).

⁵⁵⁴ Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/960227-12 (voir *supra* la note 543).

⁵⁵⁵ Cour de cassation de France, Chambre criminelle, pourvoi n° 15-81.351, arrêt, 19 mai 2015.

à une rétention administrative et qui, partiellement soumis au contrôle du juge, permettait de sécuriser le cadre de la retenue des personnes appréhendées entre le moment de leur capture et leur remise aux autorités judiciaires nationales ou étrangères.

264. Dans l'affaire du *Carré d'as*⁵⁵⁶, la Cour de cassation a statué sur le point de savoir si la seule présence d'un accusé sans arme et présumé d'actes de piraterie sur un navire où des actes de piraterie s'étaient produits était constitutive de sa participation directe aux faits incriminés. Le 2 septembre 2008, le voilier *Carré d'as* convoyé par les époux Z. avait été abordé par un groupe de trois pirates au large de l'État du Puntland, en Somalie. Ils réclamaient 2 millions de dollars des États-Unis. Le 16 septembre 2008, une opération militaire menée dans les eaux territoriales somaliennes, à proximité du port de Hafun, avait permis de libérer les deux otages. Selon l'accusation, le suspect était indirectement au courant du plan et de la logistique, car il rôdait autour du groupe. Il était resté moins longtemps sur le voilier et avait été recruté durant l'opération. Il ne possédait aucune arme. La question centrale qui s'est posée en l'espèce concernait l'administration des preuves pour des faits constitutifs de piraterie. En effet, s'est posé au juge le point de savoir si le fait d'être présent sur un bateau où des pirates séquestraient deux personnes et d'apporter une aide logistique aux pirates ne suffisait pas à caractériser une participation directe et matérielle à la séquestration, et si, en se bornant à relever que le mis en examen avait apporté une aide logistique aux pirates et que sa présence sur le bateau avait contribué à la séquestration des victimes, sans caractériser de sa part un rôle actif dans le fait d'empêcher celles-ci de circuler librement, la chambre de l'instruction, dont l'ensemble des autres motifs indiquait que le mis en examen, qui avait été mis hors de cause par les protagonistes de l'affaire et les otages eux-mêmes, n'avait pas participé à l'opération, avait privé sa décision de base légale. La Cour de cassation a rendu une décision de rejet du pourvoi en cassation, en renvoyant l'affaire devant la cour d'assises.

265. Dans une autre affaire⁵⁵⁷, la Chambre criminelle de la Cour de cassation a statué sur des faits de piraterie en lien avec les résolutions du Conseil de sécurité au sujet de la piraterie somalienne, précisément sur les questions de compétence universelle et du transfert des accusés d'un pays à un autre. Les autorités militaires françaises avaient appréhendé les personnes suspectées de se livrer à des actes de piraterie et saisi les biens se trouvant en leur possession sur le fondement de la résolution [1816 \(2008\)](#) adoptée par le Conseil de sécurité le 2 juin 2008 et autorisant les États, dans les eaux territoriales somaliennes, à faire usage des pouvoirs que leur confère, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui fonde la compétence universelle de la France. Les personnes appréhendées avaient été transférées en France en vue de leur présentation à un juge, avec l'accord préalable des autorités somaliennes intervenu le 21 septembre 2008. Dès leur arrivée sur le sol français, le 23 septembre 2008 à 17 heures, les personnes soupçonnées avaient été placées en garde à vue, puis présentées le 25 septembre 2008 à un juge d'instruction.

c) *La jurisprudence britannique*

266. Au Royaume-Uni, dans l'affaire *Re Piracy Jure Gentium*⁵⁵⁸, le 4 janvier 1931, en haute mer, un certain nombre de ressortissants chinois armés sur un navire avaient attaqué un autre navire chinois. Le capitaine du navire avait tenté de s'échapper et

⁵⁵⁶ Cour de cassation de France, Chambre criminelle, pourvois n^{os} 09-87.606 et 11-80.893, arrêt, 11 mai 2011.

⁵⁵⁷ Cour de cassation de France, Chambre criminelle, pourvoi n^o 09-87.254, arrêt, 17 février 2010.

⁵⁵⁸ Conseil privé du Royaume-Uni, *Re Piracy Jure Gentium*, 26 juillet 1934, [1934] A.C. 586.

une poursuite s'était engagée, lors de laquelle des coups de feu avaient été tirés par les attaquants. Grâce à des navires marchands présents dans les environs, les attaquants avaient été amenés comme prisonniers à Hong Kong et inculpés pour le crime de piraterie. La décision du tribunal de Hong Kong était définitive, mais le Conseil privé s'est penché sur la question posée par le jury de savoir si le vol était nécessaire pour étayer une condamnation pour piraterie. Le Conseil privé a conclu que le vol n'était pas un élément essentiel du crime de piraterie *jure gentium* et qu'une tentative de commettre un vol dans le cadre d'un acte de piraterie, même si telle tentative avait échoué, était également un crime de piraterie *jure gentium*.

267. Le Conseil privé a estimé que les crimes définis par le droit international n'étaient ni jugés ni punis par celui-ci. Ces crimes étaient en fait jugés et punis par la juridiction pénale des États, même si, selon le droit international, la juridiction pénale des États était limitée aux crimes commis sur leur terre ferme, dans leurs eaux territoriales ou sur leurs propres navires, ainsi qu'aux crimes commis par leurs propres ressortissants où qu'ils se trouvent. La juridiction pénale étrangère était également applicable aux faits de piraterie commis en haute mer par tout ressortissant et sur tout navire, parce que l'individu coupable d'une telle piraterie se plaçait hors de la protection de tout État. Il n'était le national d'aucun État, mais un *hostis humani generis* et, en tant que tel, il pouvait être poursuivi par tout État, en quelque lieu où le pirate se trouvait. Contrairement à la position du juge britannique, le vol a longtemps été considéré comme un élément essentiel de la piraterie. Cette position a d'ailleurs été adoptée par la Cour suprême des États-Unis dans sa décision en l'affaire *United States v. Smith* de 1820⁵⁵⁹. Cependant, le droit international est constamment en mutation, car sans se limiter à une définition précise, les auteurs et les représentants de certains États s'entendent sur le fait que les éléments constitutifs de la piraterie sont de façon générale des actes de violence commis en haute mer, à l'encontre d'un navire, à des fins privées, et sans avoir reçu d'autorisation préalable d'un État ou organe gouvernemental. Dans l'affaire *China Navigation Company Ltd v. Attorney-General*⁵⁶⁰, les appelants, une compagnie maritime anglaise faisant du commerce dans les mers de Chine, avaient demandé à la Couronne britannique de fournir des gardes armés qui seraient placés à bord de leurs navires afin de les protéger contre la « piraterie interne », qui constituait une menace sérieuse à l'époque. Celle-ci leur avait effectivement fourni des gardes à condition que ceux-ci soient rémunérés par les appelants. Selon la Cour, les mesures prises pour contrer la piraterie relevaient plus des propriétaires de navires commerciaux que d'un quelconque devoir légal imposé à la Couronne, peu importait que ce soit en raison d'attaques de piraterie maritime interne (soit de vol à main armée en mer) ou en raison d'attaques de piraterie maritime en haute mer. La Couronne n'avait aucune obligation légale de protéger par ses forces militaires les sujets britanniques ou leurs biens à l'étranger. La décision d'offrir ou non une protection contre un danger anticipé était un pouvoir discrétionnaire de la Couronne en tant que chef de l'armée. Celle-ci avait donc la latitude de déterminer s'il était approprié, dans les circonstances, d'offrir une protection et les modalités de celle-ci.

d) *La jurisprudence allemande*

268. En Allemagne, une affaire⁵⁶¹ traitait d'un navire, le *H. H.*, qui avait le 19 mars 2010, au sud des côtes somaliennes, été utilisé par des pirates somaliens, avec la coopération forcée de l'équipage, en tant que navire mère pour des raids sur d'autres navires. Ils localisaient des navires civils, les capturaient à l'aide d'armes à feu et

⁵⁵⁹ *United States v. Smith* (voir *supra* la note 370).

⁵⁶⁰ Cour d'appel d'Angleterre et du Pays de Galles, *China Navigation Company Ltd v. Attorney-General*, [1932] 2 KB 197.

⁵⁶¹ Tribunal de grande instance de Hambourg, affaire n° 603 KLS 17/10, 19 octobre 2012.

faisaient passer sous le contrôle des assaillants l'équipage du navire. Ensuite, ils revenaient sur la côte somalienne afin d'extorquer une rançon pour la libération du navire de l'équipage. Le *MV T.* était un navire à conteneurs de la compagnie maritime israélienne Z-Line. Il y avait à bord 15 marins, dont 2 Allemands. Il était préparé pour les attaques de pirates. Le 4 avril 2010, le *MV T.* avait été capturé par le *H. H.* au sud du golfe d'Aden. Les assaillants avaient embarqué sur le *MV T.* avec des armes à feu et armes blanches, fouillé le navire et l'équipage, et pris des objets de valeur et de la nourriture. Le 5 avril 2010, une frégate néerlandaise s'était vu confier la mission de localiser le *H. H.* Un avion militaire allemand avait été utilisé pour effectuer la surveillance aérienne et libérer le *MV T.* Les accusés avaient été arrêtés par la marine néerlandaise, en haute mer, dans l'océan Indien, et emmenés à Djibouti. Ils avaient été interrogés le 8 avril 2010 et transportés par avion au Royaume des Pays-Bas, pour être extradés vers l'Allemagne le 10 juin 2010. En ce qui concerne les défendeurs qui étaient encore mineurs à l'époque des faits, c'est la peine minimale qui leur a été appliquée. Ceux qui étaient adultes se sont vu infliger une peine d'emprisonnement de cinq à quinze ans, conformément à l'article 316c, paragraphe 1, du Code pénal.

269. Dans une autre affaire rendue par le juge allemand⁵⁶², il s'agissait d'un chimiquier qui, le 8 mai 2010, en route de l'Inde vers la Belgique, avait été détourné dans le golfe d'Aden par six pirates somaliens. Le chimiquier avait une valeur de 25 millions de dollars, comptait 22 membres d'équipage et appartenait à une compagnie maritime allemande. Sous la menace des armes, l'équipage avait dû diriger le navire vers les côtes somaliennes, où d'autres pirates fortement armés avaient embarqué, totalisant 20 à 50 pirates à bord. Les pirates avaient entamé des négociations de rançon avec la compagnie maritime allemande qui avaient duré huit mois. L'équipage avait été victime d'abus physiques, de privation de nourriture et contraint de vivre dans des conditions d'hygiène abjectes. L'équipage avait été libéré le 28 décembre 2010, lorsque la compagnie maritime avait accepté de payer 5 millions de dollars. Le 29 avril 2013, l'accusé avait été arrêté en Allemagne, soupçonné de séjour illégal, alors qu'il se rendait en Norvège. Ses empreintes digitales correspondaient à celles trouvées sur un bloc-notes laissé dans le navire. Le 17 avril 2014, il a été condamné à douze ans d'emprisonnement pour enlèvement aux fins de chantage, usage de la force et menaces contre la vie ou l'intégrité physique. Un appel ultérieur de l'accusé devant la Cour fédérale de justice d'Allemagne n'a pas abouti⁵⁶³.

e) *La jurisprudence espagnole*

270. De son côté, le juge espagnol a statué sur des faits de piraterie maritime. Dans une affaire jugée par la Cour suprême⁵⁶⁴, il s'agissait de six accusés, tous majeurs, sans casier judiciaire et de nationalité somalienne, qui avaient le 10 octobre 2012 mis à exécution un plan préconçu, en tant que membres d'un groupe de pirates organisé, attaqué le thonier congélateur *Izurdia*, un navire battant pavillon espagnol qui était en train de pêcher dans l'océan Indien. Ils avaient ouvert le feu sur le thonier à l'aide de fusils d'assaut et étaient en possession de lance-grenades. Le 11 octobre 2012, le navire des pirates avait été localisé par un navire de guerre de la Marine royale néerlandaise, le *HNLMS Rotterdam*, agissant sous le mandat de la force navale placée sous la direction de l'Union européenne dans le cadre de l'opération Atalanta pour l'arrestation, la prévention et la répression des actes de piraterie au large des côtes somaliennes. Une poursuite avait été engagée avec deux hélicoptères de guerre et,

⁵⁶² Tribunal de grande instance d'Osnabrück, affaire n° 10 KLS 31/13, 17 avril 2014.

⁵⁶³ Voir Cour fédérale de justice d'Allemagne, « Verurteilung wegen "Piraterie" an deutschem Chemietanker vor Somalia rechtskräftig » (note 542 *supra*).

⁵⁶⁴ Cour suprême d'Espagne, Chambre pénale, sentence n° 134/2016, 24 février 2016.

après des tirs préventifs, l'équipe d'intervention spéciale du navire de guerre néerlandais avait procédé à un arraisonnement sans résistance.

271. Dans cette affaire, la Cour suprême a conclu que le crime de piraterie prévu à l'article 616 *ter* du Code pénal pouvait prendre différentes formes : premièrement, la destruction, l'endommagement ou la saisie d'un navire ou d'un autre type de navire ou de plate-forme en mer ; et deuxièmement, l'attaque contre les personnes, les marchandises ou les marchandises à bord. Dans le second cas, que l'attaque de personnes ou de marchandises ait été accessoire à l'acte de destruction ou de saisie ou qu'elle en ait été l'objectif, le crime était quand même commis. La Cour a ajouté que ni l'article 616 *ter* du Code pénal ni l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne subordonnaient la commission de l'infraction de piraterie à l'acte de déprédation du propriétaire de son navire et au fait de le rendre impropre à la navigation, son usage habituel. La seule attaque à l'aide de fusils d'assaut contre le navire était en soi constitutive de l'infraction visée par l'article 616 *ter* du Code pénal. Il n'y avait dès lors aucune erreur dans la compréhension du tribunal de première instance de l'organisation criminelle : il s'agissait d'un groupe armé qui faisait de la piraterie son gagne-pain, qui situait son activité criminelle dans une zone géographique très spécifique – au large des côtes somaliennes –, qui sélectionnait ses cibles selon une méthodologie qui était répétée à chaque fois, qui utilisait des armes hautement destructives, des télécommunications de pointe, les dernières technologies de l'information et de la communication et des technologies de pointe, des échelles d'embarquement, des moteurs hors-bord et qui était, en somme, un groupe dans lequel les espaces fonctionnels de chaque membre étaient parfaitement répartis.

272. Dans une autre affaire⁵⁶⁵, le juge espagnol a connu d'une affaire de piraterie contre un navire espagnol. Le 2 octobre 2009, le thonier *Dirección* était en train de pêcher en haute mer, à 120 milles marins de la côte somalienne, dans l'océan Indien, dans la zone d'opérations définie par l'Union européenne pour l'opération Atalanta de lutte contre la piraterie. L'équipage était de 36 hommes. Le navire avait été abordé par un groupe de 12 pirates munis de mitrailleuses, de lance-roquettes et de fusils, dans l'intention de kidnapper l'équipage afin d'obtenir une rançon. Le bateau avait été fouillé, tout objet de valeur saisi, et l'équipage confiné dans la salle à manger du navire. Les pirates avaient forcé le capitaine à conduire le navire vers l'endroit où se trouvait l'embarcation la plus grande à bord de laquelle se trouvaient deux des accusés. Le 3 octobre 2009, les accusés étaient retournés sur leur bateau en apportant une partie des biens de valeurs et de l'argent. Le Centre des opérations et de surveillance de l'action maritime avait eu connaissance du détournement et localisé les suspects grâce à un hélicoptère. Des coups avaient été tirés, touchant l'un des accusés. Les deux accusés avaient été embarqués, avaient reçu des soins médicaux et avaient été placés en détention jusqu'à leur débarquement à Djibouti, puis leur transfert en Espagne par un avion de l'armée de l'air espagnole. L'équipage avait été torturé et intimidé. Les accusés étant sous la juridiction européenne, ils ne pouvaient les remettre. Le montant avait été payé. Le tribunal de première instance a déclaré deux accusés responsables des délits d'association illicite, de détentions illégales, de vol avec violence, et d'infractions contre l'intégrité morale.

273. La compétence de l'Espagne a été déterminée par le paragraphe 1 de l'article 23 de la loi organique n° 6/1985 sur le pouvoir judiciaire, selon lequel l'Espagne a compétence pour les crimes et délits commis soit sur le territoire espagnol, soit à bord de navires espagnols, sans préjudice des traités internationaux auxquels elle est partie.

⁵⁶⁵ Cour suprême d'Espagne, Chambre pénale, sentence n° 1387/2011, 12 décembre 2011.

274. La Cour suprême a estimé qu'en appliquant la nouvelle disposition aux prévenus, ceux-ci seraient punis pour des délits déjà sanctionnés dans l'arrêt attaqué. La nouvelle infraction pénale de piraterie, un crime contre la communauté internationale, protégeait la sécurité du trafic maritime et aérien, et constituait un droit juridique supra-individuel distinct des droits individuels qui étaient protégés dans les infractions pénales pour lesquelles les appelants avaient été condamnés dans le jugement du tribunal de première instance.

f) *Décisions faisant simplement référence à la piraterie*

275. En conclusion partielle, on retient que parmi les 26 autres décisions qui font de simples références à la piraterie maritime, 7 proviennent du Royaume-Uni⁵⁶⁶, 2 de Chypre⁵⁶⁷, 3 d'Espagne⁵⁶⁸, 3 d'Italie⁵⁶⁹ et 3 du Royaume des Pays-Bas⁵⁷⁰. Enfin, la Belgique⁵⁷¹, l'Estonie⁵⁷², la Grèce⁵⁷³, la Lettonie⁵⁷⁴, la Norvège⁵⁷⁵, la Pologne⁵⁷⁶, la Roumanie⁵⁷⁷ et la Suisse⁵⁷⁸ ont respectivement adopté une décision faisant référence à la piraterie. Au sein de l'Europe, l'on a pu observer que seuls l'Allemagne, l'Espagne, la France et les Pays-Bas (Royaume des) ont rendu, par l'entremise de leurs tribunaux, des décisions judiciaires sur le crime de piraterie maritime au cours des années 2010 à 2016. Les décisions du Royaume-Uni datent quant à elles du XX^e siècle. Néanmoins, si plusieurs décisions ont porté sur la piraterie comme thème principal, aucune décision ne fait mention du vol à main armée en mer.

⁵⁶⁶ Cour européenne des droits de l'homme, *Weeks c. Royaume-Uni*, 2 mars 1987, série A n° 114 ; Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, *Suez Fortune Investments Ltd and another v. Talbot Underwriting Ltd and others*, jugement, 7 octobre 2019, [2019] EWHC 2599 (Comm) ; Cour d'appel d'Angleterre et du Pays de Galles, *Masefield AG v. Amlin Corporate Member Ltd, The Bunga Melati Dua*, jugement, 26 janvier 2011, [2011] EWCA Civ 24 ; *Rex v. Dawson et al.* (voir *supra* la note 286) ; Cour criminelle centrale d'Angleterre et du Pays de Galles, *The Queen v. McGregor and Lambert*, 7 mars 1844, dans E. W. Cox, dir. publ., *Reports of Cases in Criminal Law Argued and Determined in All the Courts in England and Ireland*, vol. 1 (1843-1846), Londres, J. Crockford, 1846, p. 346 et 347 ; Cour du banc de la Reine, *Re Ternan and others*, 25 mai 1864, *The Law Journal Reports for the Year 1864*, vol. 33, p. 201 ; et *Rex v. Hastings and Meharg*, 8 février 1825, dans W. Moody, *Crown Cases Reserved for Consideration and Decided by the Judges of England from the Year 1824 to the Year 1837*, vol. 1, Philadelphie, T. & J. W. Johnson, 1839, p. 82 à 85.

⁵⁶⁷ Cour européenne des droits de l'homme, *Kafkaris c. Chypre* [GC], n° 21906/04, CEDH 2008 ; et Cour européenne des droits de l'homme, *Andronicou et Constantinou c. Chypre*, 9 octobre 1997, *Recueil des arrêts et décisions 1997-VI*.

⁵⁶⁸ Cour suprême d'Espagne, Chambre pénale, sentence n° 755/2014, 5 novembre 2014 ; Cour suprême d'Espagne, Chambre militaire, dossier n° 48/2014, sentence, 19 janvier 2015 ; et Cour nationale de justice d'Espagne, Chambre pénale, sentence n° 1/2015, 2 février 2015.

⁵⁶⁹ Cour suprême de cassation d'Italie, quatrième chambre pénale, 31 juillet 2018, n° 36753 ; Cour suprême de cassation d'Italie, sixième chambre civile, 17 mai 2019, N°13318 ; et Cour suprême de cassation d'Italie, sixième chambre civile, affaire n° 9370, sentence, 21 mai 2020.

⁵⁷⁰ Cour d'appel de La Haye, affaire n° 22-000250-14, arrêt, 2 avril 2015 ; Cour d'appel de La Haye, affaire n° 22-000248-14, arrêt, 2 avril 2015 ; et Cour suprême du Royaume des Pays-Bas, affaire n° 13/00365, 10 décembre 2013.

⁵⁷¹ Cour constitutionnelle de Belgique, arrêt n° 9/2015, 28 janvier 2015.

⁵⁷² Tribunal correctionnel de Tartu (Estonie), Chambre criminelle, n° 1-19-1175/54, 8 mai 2020.

⁵⁷³ Tribunal de la deuxième Instance (Grèce), n° 1057/2012, 2012.

⁵⁷⁴ Tribunal de district administratif, Palais de justice de Riga, n° A42-00190-16, 22 décembre 2016.

⁵⁷⁵ Cour d'appel de Borgarting (Norvège), LB-2011-161685, 13 mars 2013.

⁵⁷⁶ Cour suprême de Pologne, décision, 17 décembre 2008, I KZP 27/08.

⁵⁷⁷ Haute Cour de cassation et de justice de Roumanie, Chambre criminelle, décision n° 3567/2013, 15 novembre 2013.

⁵⁷⁸ Cour européenne des droits de l'homme, *Al-Dulimi et Montana Management Inc. c. Suisse* [GC], n° 5809/08, 21 juin 2016.

B. L'approche du juge pénal en matière d'interprétation de l'article 101, d'application des peines et d'interprétation du principe de la compétence universelle et/ou nationale

1. Le juge et l'interprétation de l'article 101

276. Les décisions rendues par les juges européens reflètent dans une large mesure les dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définissant la piraterie maritime. C'est le cas des décisions rendues par les juridictions internes de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France et des Pays-Bas (Royaume des). En effet, une fois ces éléments constitutifs établis, les tribunaux précisent généralement la façon dont ceux-ci devraient être interprétés. Par exemple, sans que l'article 101 soit mentionné, le Tribunal de Rotterdam a distingué ce qui pourrait être qualifié de « piraterie active » et de « variante intentionnelle » de la piraterie maritime. Dans le cas de la « piraterie active », l'acte incriminé est le fait de commettre des actes de piraterie au sens de l'alinéa *a* de l'article 101. Par contre, la piraterie est dite « passive » lorsque l'acte incriminé porte sur une participation volontaire à l'utilisation d'un navire en sachant qu'il s'agit d'un navire pirate au sens de l'alinéa *b* de l'article 101⁵⁷⁹.

277. Le Tribunal de Rotterdam distingue ainsi deux principaux modes de commission de l'infraction de piraterie maritime. Le premier mode de participation, aussi appelé « variante d'exécution », désigne la commission d'actes assimilés à de la piraterie. Le second mode désigne quant à lui l'intention d'une personne de rester volontairement en service à bord d'un navire alors qu'elle savait lors de l'embarquement que celui-ci était utilisé pour commettre des actes assimilés à de la piraterie. Le Tribunal a de nouveau fait référence à ce dernier mode de participation, aussi appelée « variante intentionnelle », dans une autre décision⁵⁸⁰. Dans cette variante, l'interprétation du juge est basée sur la *mens rea* du droit anglo-saxon dit de la *common law*, c'est-à-dire l'intention coupable de passer à l'acte de piraterie maritime ou de participer à sa commission. De même, la Cour de cassation française énonce que le simple fait d'être présent sur un bateau où des pirates séquestrent deux personnes et d'apporter une aide logistique aux pirates ne suffit pas à caractériser une participation directe et matérielle à la séquestration⁵⁸¹. Cette interprétation de la Cour de cassation est assimilable à celle du Tribunal de Rotterdam, puisqu'elle fait implicitement référence à ce qui pourrait être interprété comme de la piraterie passive, à savoir la participation volontaire à l'utilisation d'un navire en sachant qu'il s'agit d'un navire pirate, lorsqu'elle précise le degré à partir duquel la participation pourrait être interprétée comme étant de la piraterie, au sens de l'alinéa *b* de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

278. Il arrive également que les tribunaux se prononcent sur les définitions de la piraterie maritime autres que celle de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Par exemple, au Royaume-Uni, le Conseil privé a établi dans la décision *Re Piracy Jure Gentium* que le vol n'était pas un élément essentiel du crime de piraterie *jure gentium*. Selon lui, la piraterie ne se limite pas au vol, elle désigne tout acte de violence commis en haute mer à l'encontre de navires, à des fins privées, et sans avoir reçu d'autorisation d'un État ou d'un organe gouvernemental⁵⁸². De même, la Cour suprême d'Espagne a rappelé qu'un acte ne devait pas nécessairement

⁵⁷⁹ Voir Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/960248-10 (note 543 *supra*).

⁵⁸⁰ Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/960227-12 (voir *supra* la note 543).

⁵⁸¹ Voir Cour de cassation de France, pourvois n°s 09-87.606 et 11-80.893 (voir *supra* la note 556).

⁵⁸² *Re Piracy Jure Gentium* (voir *supra* la note 558).

rendre un navire impropre à la navigation, son usage habituel, pour être considéré comme constituant un acte de piraterie maritime au sens de l'article 101⁵⁸³.

2. Le juge, l'application des peines et l'interprétation de la compétence universelle et/ou nationale

279. En Europe, c'est uniquement la peine d'emprisonnement qui est utilisée comme sanction de la piraterie maritime. Cependant, il y a une nette démarcation entre les États. Par exemple, au Royaume des Pays-Bas, les peines d'emprisonnement vont d'un minimum de deux ans à un maximum de sept ans pour des faits de piraterie maritime. Ainsi, des peines de deux ans⁵⁸⁴, quatre ans⁵⁸⁵, cinq ans⁵⁸⁶ et sept ans⁵⁸⁷ ont été infligées. L'Allemagne a quant à elle prononcé une peine de douze ans d'emprisonnement⁵⁸⁸. En Europe, on retient qu'aucun pays n'applique ni la peine d'emprisonnement à vie ni la peine de mort.

280. La question du recours à la compétence universelle a été évoquée par les tribunaux des États ayant effectivement poursuivi des pirates, à savoir l'Allemagne, la France et les Pays-Bas (Royaume des). En effet, du moment que les actes incriminés avaient été commis par des ressortissants étrangers, plus précisément par des citoyens somaliens et non par des ressortissants nationaux de ces pays, la question de la compétence devenait centrale. Pourtant, ces États ont fondé leurs poursuites et leurs jugements sur la base de l'exercice de la compétence universelle. Néanmoins, alors que le tribunal de grande instance de Hambourg, en Allemagne, se réfère au principe général « de l'application du droit international pour la protection des intérêts juridiques universels reconnus par la communauté juridique internationale, indépendamment de la loi de la scène de crime »⁵⁸⁹, sans doute au titre du droit international coutumier, la Cour de cassation française, le Tribunal de Rotterdam et la Cour d'appel de La Haye établissent quant à eux leur compétence universelle sur la base de l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En effet, cet article attribue à tout État partie à la Convention la compétence universelle facultative de saisir un navire pirate ou un navire capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates se trouvant en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État. Il permet à ces États d'appréhender les personnes et de saisir les biens se trouvant à bord du navire pirate.

281. Ainsi, les juridictions de Hambourg, de Paris et de Rotterdam précitées détaillent ensuite l'application qu'elles font de l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Par l'intermédiaire de la résolution 1816 (2008) adoptée par le Conseil de sécurité, la Cour de cassation française élargit la portée de l'article 105 sur la base de la coopération entre la Somalie et plusieurs États, dont la France, en matière de lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée en mer au large des côtes somaliennes. Ainsi, le Gouvernement français serait autorisé « dans les eaux territoriales somaliennes, à faire usage des pouvoirs que leur confère, en

⁵⁸³ Cour suprême d'Espagne, sentence n° 134/2016 (voir *supra* la note 564).

⁵⁸⁴ Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/960227-12 (voir *supra* la note 543).

⁵⁸⁵ Cour d'appel de La Haye, affaire n° 22-004046-11 (voir *supra* la note 543) ; Cour d'appel de La Haye, affaire n° 22-004047-11, arrêt, 20 décembre 2012 ; Cour d'appel de La Haye, affaire n° 22-004016-11 (voir *supra* la note 553) ; et Cour d'appel de La Haye, affaire n° 22-004015-11, arrêt, 20 décembre 2012.

⁵⁸⁶ Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/960256-10, jugement, 12 août 2011 ; Cour d'appel de La Haye, affaire n° 22-004017-11 (voir *supra* la note 553) ; et Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/600012-09 (voir *supra* la note 543).

⁵⁸⁷ Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/960248-10 (voir *supra* la note 543).

⁵⁸⁸ Tribunal de grande instance d'Osnabrück, affaire n° 10 KLS 31/13 (voir *supra* la note 562).

⁵⁸⁹ Tribunal de grande instance de Hambourg, affaire n° 603 KLS 17/10 (voir *supra* la note 561).

haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer »⁵⁹⁰.

282. De même, le Tribunal de Rotterdam a énoncé dans une affaire⁵⁹¹ que la compétence universelle attribuée par l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'avait pas pour effet de priver les États de la possibilité d'exercer leur compétence personnelle prévue par leur droit interne. Ce principe a d'ailleurs été réaffirmé par la Cour d'appel de La Haye dans plusieurs affaires⁵⁹².

283. Enfin, l'Union européenne, au titre du droit communautaire européen, utilise également l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer afin de lutter contre la piraterie maritime et le vol à main armée en mer. C'est sur la base de cette disposition que l'action commune relative à l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie est mise en œuvre⁵⁹³.

284. En plus de l'exercice de la compétence universelle, le juge a fait application de la législation nationale en répression des actes de piraterie. En effet, les tribunaux ayant jugé des pirates somaliens ou s'étant prononcés sur l'interprétation à donner à la définition de piraterie sont essentiellement ceux d'États membres de l'Union européenne, à savoir l'Allemagne, l'Espagne, la France et les Pays-Bas (Royaume des). En outre, bien que l'acte ne soit pas contraignant, le Parlement européen a demandé par l'entremise de la résolution du 10 mai 2012 sur la piraterie en mer que

des mesures immédiates et effectives soient prises afin de poursuivre et de punir les personnes suspectées d'actes de piraterie, et prie instamment les pays tiers et les États membres de l'Union qui ne l'ont pas encore fait de transposer dans leur droit national toutes les dispositions énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la Convention [...] pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime afin de faire face à l'impunité des pirates [...]⁵⁹⁴.

Ainsi, les tribunaux européens saisis pour des faits de piraterie maritime se sont prononcés sur de tels cas en utilisant les dispositions spécifiques prévues par le droit interne des États concernés. La Cour suprême d'Espagne s'est ainsi référée à l'article 616 *ter* du Code pénal espagnol⁵⁹⁵, tandis que la Cour de cassation française s'est référée à la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer pour y inclure la piraterie maritime⁵⁹⁶. De même, le Tribunal de Rotterdam et la Cour d'appel de La Haye ont motivé leurs décisions au regard des pirates somaliens par les dispositions de l'article

⁵⁹⁰ Cour de cassation de France, pourvoi n°09-87.254 (voir *supra* la note 557).

⁵⁹¹ Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/600012-09 (voir *supra* la note 543).

⁵⁹² Cour d'appel de La Haye, affaires n° 22-004046-11 (voir *supra* la note 543), n° 22-004015-11 (voir *supra* la note 585), n° 22-004017-11 (voir *supra* la note 553), n° 22-004047-11 (voir *supra* la note 585) et n°22-004016-11 (voir *supra* la note 553).

⁵⁹³ Conseil de l'Union européenne, action commune 2008/851/PESC du Conseil du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, *Journal officiel de l'Union européenne*, L 301, 12 novembre 2008, p. 33. Voir aussi Cour de justice de l'Union européenne, *Parlement européen c. Conseil de l'Union européenne*, affaire n° C-263/14, arrêt, 14 juin 2016.

⁵⁹⁴ Parlement européen, résolution du 10 mai 2012 sur la piraterie en mer [2011/2962(RSP)], *Journal officiel de l'Union européenne*, C 261E, 10 septembre 2013, p. 34, à la page 38, par. 11.

⁵⁹⁵ Cour suprême d'Espagne, sentences n° 134/2016 (voir *supra* la note 564) et n°1387/2011 (voir *supra* la note 565).

⁵⁹⁶ Cour de cassation de France, pourvoi n°15-81.351 (voir *supra* la note 555).

381 du Code pénal néerlandais propre à la piraterie maritime et qui dispose entre autres ce qui suit :

Est puni comme coupable de piraterie :

1. d'une peine d'emprisonnement ne dépassant pas douze ans ou d'une amende de cinquième catégorie, toute personne qui prend ses fonctions de capitaine ou qui sert sur un navire, sachant que celui-ci est destiné ou utilisé pour commettre des actes de violence en haute mer contre d'autres navires ou contre des personnes ou des biens se trouvant sur ceux-ci, sans y être autorisée par une puissance belligérante ou appartenant à la marine de guerre d'une puissance reconnue ;

2. d'une peine d'emprisonnement ne dépassant pas neuf ans ou d'une amende de la cinquième catégorie, celui qui, connaissant cette destination ou cet usage, prend service comme sur un tel navire ou reste en service volontairement après en avoir eu connaissance [...].

285. Quant au tribunal de grande instance de Hambourg, il s'est prononcé sur le cas de pirates somaliens en utilisant les dispositions générales du Code pénal allemand, notamment celles concernant les attaques sur les transports aériens et maritimes (art. 316c) et l'enlèvement aux fins de chantage (art. 239a)⁵⁹⁷. La Cour fédérale de justice d'Allemagne s'est également prononcée en matière de piraterie maritime au moyen des dispositions sur l'enlèvement aux fins d'extorsion (art. 239a), l'extorsion (art. 253), l'extorsion avec usage de la force ou menace d'un tel usage (art. 255) ou le recours aux menaces contre la vie ou l'intégrité physique (art. 250, par. 1 et 2)⁵⁹⁸.

286. Enfin, dans l'application par le juge européen des législations nationales ayant procédé à la transposition de l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans les droits internes des États, le constat est qu'il existe des décisions qui mentionnent brièvement la piraterie ou le vol à main armée en mer, sans pour autant que ce soit le sujet principal de la décision. Ainsi, en Belgique, la piraterie maritime est assimilée à une infraction terroriste selon l'article 137 du Code pénal⁵⁹⁹. À Chypre, l'article 7, paragraphe 2, de la Constitution prévoit que la piraterie fait partie des infractions faisant exception au droit à la vie. En d'autres termes, un tribunal compétent pourrait prononcer une peine de mort à l'encontre d'une personne reconnue coupable de piraterie⁶⁰⁰. L'Espagne exerce deux compétences différentes en ce qui concerne la répression de la piraterie maritime. Il y a, d'une part, l'exercice de sa compétence personnelle active lui permettant d'imposer sa juridiction pénale interne à un de ses ressortissants ou à un apatride résidant sur le territoire espagnol lorsque celui-ci est l'auteur de l'infraction de piraterie⁶⁰¹. D'autre part, l'Espagne exerce sa compétence universelle sur la base de l'article 105 de la Convention⁶⁰² qui, comme cela a déjà été mentionné, n'édicte pas d'obligation de poursuivre le pirate.

287. En Estonie, dans le cas de la piraterie maritime, le Code pénal punit très sévèrement le fait de causer la mort même lorsque ce n'est pas intentionnel. La même logique s'applique aux dommages majeurs et à la mise en danger de la santé ou de la sécurité d'un grand nombre de personnes. Le Code pénal prévoit une peine de six à

⁵⁹⁷ Tribunal de grande instance de Hambourg, affaire n° 603 KLS 17/10 (voir *supra* la note 561).

⁵⁹⁸ Voir Cour fédérale de justice d'Allemagne, « Verurteilung wegen "Piraterie" an deutschem Chemietanker vor Somalia rechtskräftig » (note 542 *supra*), en référence à l'affaire n° 10 KLS 31/13 (note 562 *supra*).

⁵⁹⁹ Cour constitutionnelle de Belgique, arrêt n°9/2015 (voir *supra* la note 571).

⁶⁰⁰ Kafkaris c. Chypre (voir *supra* la note 567) ; et Andronicou et Constantinou c. Chypre (voir *supra* la note 567).

⁶⁰¹ Cour suprême d'Espagne, sentence no 755/2014 (voir *supra* la note 568).

⁶⁰² Cour nationale de justice d'Espagne, Tribunaux centraux d'examen, Madrid, n° 197/2010, 10 juin 2015 ; et Cour nationale de justice d'Espagne, sentence n° 1/2015 (voir *supra* la note 568).

vingt ans d'emprisonnement pour ces situations spécifiques, alors que l'infraction simple de piraterie est sanctionnée par une peine de deux à dix ans d'emprisonnement⁶⁰³.

288. En Grèce, les militaires ayant commis un acte de piraterie sont jugés par les tribunaux de droit commun et non par les tribunaux militaires⁶⁰⁴. C'est le droit commun qui s'applique sans égard au statut juridique des prévenus. Au Royaume des Pays-Bas, il existe une distinction, en néerlandais, entre la piraterie au sens de l'article 381 du Code pénal néerlandais (*zeeroof*) et la traduction littérale du terme anglais *piracy* dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (*piraterij*). Étant donné que le Royaume des Pays-Bas a ratifié cette convention, elle constitue la base sur laquelle se fonde l'exercice de sa compétence universelle en matière de répression de la piraterie maritime⁶⁰⁵.

289. En Pologne, lors de la rédaction de l'article 166 du Code pénal, une disposition propre à la piraterie maritime était prévue, malgré la volonté du législateur de faire une synthèse du contenu de trois conventions internationales liant la Pologne, à savoir la Convention sur la haute mer, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs⁶⁰⁶ et la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Cette définition de « piraterie » n'est pas inspirée par l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁶⁰⁷.

290. En Roumanie, lorsqu'un meurtre est commis concurremment à la commission de l'infraction de piraterie, les règles de concours d'infractions s'appliquent de façon que chaque infraction est jugée distinctement. Ainsi, le meurtre ne sera pas considéré comme une circonstance aggravante de la piraterie, mais comme une infraction à part entière. Le même principe s'applique à la tentative de meurtre simultanément à la tentative de commettre l'infraction de piraterie⁶⁰⁸.

291. Au Royaume-Uni, il existe une présomption en temps de paix voulant que tout acte de déprédation par l'équipage d'un navire à l'encontre d'un autre navire est un acte de piraterie. Cependant, cette présomption tombe en temps de guerre, de sorte que la déprédation du navire battant pavillon d'un État par l'équipage d'un navire battant pavillon d'un autre État est considérée comme étant un acte de guerre légitime⁶⁰⁹. De même, le paiement d'une rançon dans le but de préserver la vie et la liberté des victimes d'actes de piraterie, mais également dans le but d'éviter toute déprédation des biens à bord du navire, n'est pas illégal. S'il est vrai que le paiement d'une rançon peut avoir comme dommage collatéral d'encourager la piraterie, il n'y a pas, selon le tribunal, de preuve indiquant qu'un tel paiement soit considéré comme étant illégal où que ce soit dans le monde⁶¹⁰.

⁶⁰³ Tribunal correctionnel de Tartu, n° 1-19-1175/54 (voir *supra* la note 572).

⁶⁰⁴ Tribunal de la deuxième Ice, n° 1057/2012 (voir *supra* la note 573).

⁶⁰⁵ Cour d'appel de La Haye, affaires n° 22-000248-14 et n° 22-000250-14 (voir *supra* la note 570).

⁶⁰⁶ Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (La Haye, 16 décembre 1970), Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 860, n° 12325, p. 105.

⁶⁰⁷ Cour suprême de Pologne, I KZP 27/08 (voir *supra* la note 576).

⁶⁰⁸ Haute Cour de cassation et de justice de Roumanie, décision n°3567/2013 (voir *supra* la note 577).

⁶⁰⁹ *Re Ternan and others* (voir *supra* la note 566).

⁶¹⁰ *Masefield AG v. Amlin Corporate Member Ltd, The Bunga Melati Dua* (voir *supra* la note 566).

VI. La piraterie et le vol à main armée en mer en Océanie

A. La pratique législative

1. Définition de la piraterie maritime et du vol à main armée en mer

292. En Océanie, seuls six États prévoient une définition de la piraterie maritime⁶¹¹, et trois prévoient une définition du vol à main armée en mer⁶¹². Parmi ceux-ci, cinq États reprennent spécifiquement la définition de la piraterie de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁶¹³. L'Australie et Nauru ajoutent l'expression « mer côtière » à la définition de la Convention dans leur cadre normatif. De plus, deux États reprennent spécifiquement la définition du vol à main armée en mer incluse dans le Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires de l'OMI, soit l'Australie et les Îles Marshall.

293. Il est à noter qu'aucun État de cette région ne transpose directement la compétence universelle prévue à l'article 105 de la Convention dans son droit interne.

294. Certains États, sans la reprendre dans son intégralité, proposent une définition de la piraterie maritime contenant certains éléments de la définition de l'article 101 de la Convention. Cinq États reprennent les termes « tout acte de violence, détention, déprédation », « commis par l'équipage ou des passagers d'un navire » et « fins privées »⁶¹⁴. Huit États utilisent « contre un autre navire » ainsi que « contre des biens/personnes à bord d'un navire »⁶¹⁵. Six États mentionnent « à bord d'un navire en sachant que c'est utilisé pour de la piraterie (complicité/participation volontaire) » et/ou « incitation à la piraterie »⁶¹⁶. Finalement, sept États incluent « en haute mer ou hors de la juridiction d'un État » dans leur définition⁶¹⁷.

295. En Australie, par exemple, la loi sur les crimes⁶¹⁸ définit en son article 51 la piraterie en reprenant tous les éléments de définition de la piraterie au sens de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et réprime ce crime aux articles 52 à 54 de ladite loi. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé. Si la loi sur les crimes et le Code pénal ne définissent ni l'une ni l'autre le vol à main armée en mer, ce dernier se trouve défini dans les Lignes directrices sur la lutte contre la piraterie maritime et les vols à main armée en mer en Australie⁶¹⁹. Cette définition s'inspire de celle qui est incluse dans le Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires adopté par l'OMI, et se lit ainsi :

Le vol à main armée à l'encontre des navires, conformément au Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires de l'OMI est défini comme suit :

1. Tout acte illicite de violence ou de détention, ou tout acte de déprédation, ou toute menace d'un tel acte, autre qu'un acte de piraterie, dirigé contre un

⁶¹¹ Australie, Îles Marshall, Kiribati, Nauru, Nouvelle-Zélande et Papouasie-Nouvelle-Guinée.

⁶¹² Australie, Îles Marshall et Kiribati.

⁶¹³ Australie, Îles Marshall, Kiribati, Nauru et Papouasie-Nouvelle-Guinée.

⁶¹⁴ Australie, Îles Marshall, Kiribati, Nauru et Papouasie-Nouvelle-Guinée.

⁶¹⁵ Australie, Îles Marshall, Kiribati, Nauru, Nouvelle-Zélande, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée et Samoa.

⁶¹⁶ Australie, Îles Marshall, Kiribati, Nauru, Nouvelle-Zélande et Papouasie-Nouvelle-Guinée.

⁶¹⁷ Îles Marshall, Kiribati, Nauru, Nouvelle-Zélande, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée et Samoa.

⁶¹⁸ Australie, loi n°12 de 1914 sur les crimes, art. 51.

⁶¹⁹ Bureau de l'Inspecteur de la sécurité des transports d'Australie, *Australian Shipping Counter Piracy and Armed Robbery at Sea Advisory Guidelines*, Canberra, Ministère des infrastructures, du transport, du développement régional et des administrations locales, 2009, p. 4.

navire, ou contre des personnes ou des biens se trouvant à bord de ce navire, dans les limites de la juridiction d'un État sur ces infractions⁶²⁰.

Les Fidji, à travers leur loi sur l'assurance maritime, définissent la piraterie de manière très sommaire et en des termes qui ne sont pas ceux de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il y est stipulé que « [l]e terme "pirates" inclut les passagers qui se mutinent et les émeutiers qui attaquent le navire depuis le rivage »⁶²¹. Toutefois, la piraterie est réprimée par le Code pénal en son article 72. Le vol à main armée en mer n'est pas défini, encore moins réprimé. Les Îles Marshall définissent la piraterie et le vol à main armée en mer⁶²². La définition de la piraterie selon la législation des Îles Marshall reprend en tous points les dispositions de l'article 101 de la Convention, et celle relative au vol à main armée en mer est alignée sur la définition de l'OMI. Toutefois, ces deux crimes, s'ils sont définis, ne sont pas assortis de sanctions correspondantes.

296. Les Îles Salomon ne disposent pas de législation définissant la piraterie et le vol à main armée en mer. Cependant, le Code pénal prévoit les sanctions contre les actes de piraterie en son article 65. Quant à Kiribati, son Code pénal définit la piraterie comme étant un crime du droit des gens. Cette définition basée sur l'article 15 de la Convention sur la haute mer reprend en intégralité les éléments de définition de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tout en établissant la compétence universelle de Kiribati, puisque le Code pénal dispose en son article 63A que « [t]oute personne, quelle que soit sa nationalité, qui commet un acte de piraterie selon le droit des gens se rend coupable du délit de piraterie »⁶²³. En outre, la législation de Kiribati a élargi le champ de définition de la piraterie à d'autres infractions, notamment le fait de transporter des personnes en mer en tant qu'esclaves. En effet l'article 63F du Code pénal dispose à ce propos ce qui suit :

Un citoyen de Kiribati ou toute personne résidant à Kiribati qui, dans les eaux de Kiribati ou en haute mer, sciemment et volontairement :

- a) transporte toute personne en tant qu'esclave ou en vue de son importation en un lieu quelconque en tant qu'esclave, ou de sa vente en tant qu'esclave ou de sa soumission à l'esclavage ; ou
- b) embarque ou reçoit ou confine à bord d'un navire toute personne dans le but de la transporter, de la vendre ou de la soumettre,

est coupable du délit de piraterie⁶²⁴.

Les sanctions contre la piraterie sont définies par ledit Code. Aucune sanction cependant contre le vol à main armée en mer n'est prévue. Le crime de vol à main armée en mer est compris dans les actes de piraterie cités à l'article 63C du Code pénal.

297. Nauru, à travers sa loi sur les crimes⁶²⁵, définit la piraterie en des termes quasi identiques à ceux de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les sanctions sont définies aux articles 217, paragraphe 1, et 218 de ladite loi. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé.

⁶²⁰ Ibid.

⁶²¹ Fidji, loi n° 5 de 1961 sur l'assurance maritime, annexe, Règles pour l'élaboration des politiques, art. 8.

⁶²² Administration maritime des Îles Marshall, « Piracy, armed robbery, and the use of armed security », notice marine n° 2-011-39 (avril 2019), art. 2.1 (vol à main armée) et 2.8 (piraterie).

⁶²³ Kiribati, loi de 1991 sur le rapatriement du droit pénal et de la procédure pénale, art. 7.

⁶²⁴ Ibid.

⁶²⁵ Nauru, loi n° 18 de 2016 sur les crimes, art. 217, par. 2.

298. En Nouvelle-Zélande, la loi sur les crimes définit la piraterie comme tout acte de piraterie relevant du droit des gens, qu'un tel acte soit commis à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire néo-zélandais, ou qu'il ait été commis en haute mer à bord d'un navire⁶²⁶. La Nouvelle-Zélande établit sa compétence universelle en ce sens qu'elle applique sa législation peu importe que la piraterie ait eu lieu en haute mer ou à l'intérieur de la Nouvelle-Zélande ou ailleurs. Les sanctions, définies aux articles 92 à 97 de la loi sur les crimes, sont l'emprisonnement à vie s'il y a eu mort d'hommes ou tentative de meurtre, et dans tout autre cas, l'emprisonnement à une peine maximale de quatorze ans. Le vol à main armée en mer n'est pas défini, encore moins réprimé. La Papouasie-Nouvelle-Guinée, en vertu de son Code pénal⁶²⁷, définit la piraterie et le pirate en se référant dans une large mesure aux dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Elle établit sa compétence universelle, que la piraterie ait lieu en haute mer ou en tout autre lieu sous sa juridiction. Les sanctions contre la piraterie sont définies aux articles 81 à 83 du Code pénal. Le vol à main armée en mer n'est ni défini ni réprimé. Si ni les Tuvalu ni Vanuatu ne se sont dotés de législation définissant la piraterie et le vol à main armée en mer, ces États ont tous deux prévu des dispositions réprimant la piraterie, à l'article 63 du Code pénal des Tuvalu et à l'article 145 du Code pénal de Vanuatu. Pour ces deux États, il n'existe aucune disposition définissant et réprimant le vol à main armée en mer.

2. Mesures préventives et répressives

299. En Océanie, il n'y a pas d'accords régionaux propres à la prévention et à la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer. Toutes les initiatives dans ce domaine sont soit nationales, soit bilatérales.

300. Ainsi, l'Australie s'est dotée d'autorités maritimes ou de forces navales responsables de la sécurité en mer et aux ports, en vue de prévenir la commission de crimes en mer, y compris la piraterie maritime et les vols à main armée. Aux Palaos, par exemple, l'on a recours aux mesures antipiraterie. Également, en Papouasie-Nouvelle-Guinée, il y a eu la mise en place d'un système de sécurité et de surveillance de la navigation : deux sociétés norvégiennes offrent leur expertise en matière de sécurité maritime. Il existe également des initiatives conjointes des forces navales de plusieurs États, soit entre les Fidji et les États-Unis, ainsi qu'entre Vanuatu et les États-Unis. Les Palaos et les États fédérés de Micronésie proposent de leur côté des formations sur la gestion des menaces à la sécurité maritime, dont la piraterie et le vol à main armée en mer.

301. S'agissant de la répression, neuf États d'Océanie prévoient des sanctions propres à la piraterie maritime. En revanche, aucun parmi eux ne prévoit de sanctions propres au vol à main armée en mer. Les sanctions sont variées : 3 États prévoient la peine de mort, 10 États appliquent la peine d'emprisonnement et/ou la réclusion à perpétuité, et un État sanctionne le pirate à la réclusion.

302. En ce qui concerne les facteurs aggravants tels que l'usage de la violence, ou la mort volontaire ou involontaire d'une personne, par exemple, sept États⁶²⁸ prévoient des sanctions avec différents paliers selon la gravité de l'infraction. Deux États, à savoir les Fidji et Vanuatu, ne prévoient aucun facteur aggravant. De son côté, l'Australie prévoit la confiscation du navire en cas de facteur aggravant.

⁶²⁶ Nouvelle-Zélande, loi n° 43 de 1961 sur les crimes, art. 92 et 93.

⁶²⁷ Papouasie-Nouvelle-Guinée, Code pénal, art. 80.

⁶²⁸ Australie, Îles Cook, Kiribati, Nauru, Nouvelle-Zélande, Papouasie-Nouvelle-Guinée et Tuvalu.

B. La pratique judiciaire

303. Dans la région de l'Océanie, 23 décisions ont été rendues, mais aucune ne l'a été sur le fond, c'est-à-dire relativement à des cas de piraterie en mer. En effet, ces décisions mentionnent la piraterie sans que celle-ci soit le sujet principal des affaires en cause. Sur ces décisions, 13 ont été jugées en Australie, 5 en Nouvelle-Zélande et 5 en Papouasie-Nouvelle-Guinée.

304. En Australie, par exemple, la piraterie est d'abord évoquée afin de rappeler la fonction initiale des tribunaux d'amirauté ou la compétence en matière d'amirauté⁶²⁹. Dans ces décisions, la piraterie est évoquée à titre comparatif avec notamment les crimes de guerre⁶³⁰ ou d'autres « crimes internationaux » les plus graves, comme le génocide⁶³¹. Par ailleurs, la piraterie constitue un crime pour lequel, dans certains États, la peine de mort est encore en vigueur⁶³². Enfin, la compétence universelle des États, selon le droit international, en matière de piraterie, est également rappelée⁶³³.

305. En Nouvelle-Zélande, comme en Australie, la piraterie est citée lors de références à la compétence en matière d'amirauté⁶³⁴. La Cour suprême de Nouvelle-Zélande distingue la piraterie, au sens du *jure gentium* (droit des gens), et la « piraterie municipale », au sens des droits nationaux⁶³⁵. En outre, la Cour suprême considère que la contrainte ne peut pas être utilisée comme un moyen de défense afin d'exclure la responsabilité d'une personne ayant commis un acte de piraterie. En Papouasie-Nouvelle-Guinée, la piraterie est considérée comme « l'une des infractions les plus graves parmi les crimes violents passibles de la peine de mort dans ce pays »⁶³⁶.

306. Traditionnellement, le droit international considère que les pirates, étant des ennemis de l'humanité (*hostis humani generis*) et perpétrant un crime relevant du *jure gentium*, peuvent être sanctionnés par n'importe quel pays et en tout lieu. Cette notion est présente sur chaque continent : aux Seychelles⁶³⁷, aux États-Unis⁶³⁸, au Canada⁶³⁹, en Allemagne⁶⁴⁰, en France⁶⁴¹, au Royaume des Pays-Bas⁶⁴², aux Philippines⁶⁴³ ou en Australie⁶⁴⁴. Cette section analyse les décisions faisant référence à la piraterie maritime bien que l'affaire ne soit pas directement liée à un acte de piraterie maritime. Il ressort de cette analyse que plusieurs juridictions telles que l'Inde⁶⁴⁵, les

⁶²⁹ Haute Cour d'Australie, *Commonwealth v. Yarmirr*, décision, 11 octobre 2001, [2001] HCA 56 ; *South Australia & Tasmania v. Commonwealth* ; et Cour suprême d'Australie-Méridionale, *Tsorvas v. Van Velsen*, 1984, 37 SASR 490.

⁶³⁰ Haute Cour d'Australie, *Polyukhovich v. Commonwealth* (« War Crimes Act case »), décision, 14 août 1991, [1991] HCA 32.

⁶³¹ Cour fédérale d'Australie, *Nulyarimma and others v. Thompson*, décision, 1er septembre 1999, [1999] FCA 1192.

⁶³² Haute Cour d'Australie, *Oates v. Attorney-General (Cth)*, décision, 10 avril 2003, [2003] HCA 21 ; et *Parsons v. R*, décision, 18 novembre 1957, [1957] HCA 75.

⁶³³ *Polyukhovich v. Commonwealth* (voir supra la note 630).

⁶³⁴ *Re Award of Wellington Cooks and Stewards' Union*, 1906, 26 NZLR 394.

⁶³⁵ Cour suprême de Nouvelle-Zélande, *The "William Tapscott" Case*, 26 septembre 1873, dans G. D. Branson, dir. publ., *The New Zealand Jurist Reports*, vol. 1, Dunedin (Nouvelle-Zélande), MacKay, Fenwick and Co., 1874, 1970, p. 83 à 93.

⁶³⁶ Cour nationale de Papouasie-Nouvelle-Guinée, *State v. Kevin*, sentence, 18 novembre 2011, [2011] PGNC 214.

⁶³⁷ *The Republic v. Mohamed Ahmed Ise and 4 others* (voir supra la note 223).

⁶³⁸ *United States v. Hasan* (voir supra la note 219).

⁶³⁹ *R c. Finta* (voir supra la note 449).

⁶⁴⁰ Tribunal de grande instance de Hambourg, affaire n° 603 KLS 17/10 (voir supra la note 561).

⁶⁴¹ Cour de cassation de France, pourvoi n°09-87.254 (voir supra la note 557).

⁶⁴² Tribunal de Rotterdam, affaire n° 10/960248-10 (voir supra la note 543).

⁶⁴³ *The People of The Philippine Islands v. Lol-Lo and Saraw* (voir supra la note 333).

⁶⁴⁴ *Polyukhovich v. Commonwealth* (voir supra la note 630).

⁶⁴⁵ Cour suprême de l'Inde, *Rajendra Prasad v. State of Uttar Pradesh*, jugement, 9 février 1979, [1979] SCC (3) 646.

Philippines⁶⁴⁶, Singapour⁶⁴⁷, l'Australie et la Papouasie-Nouvelle-Guinée⁶⁴⁸ considèrent la piraterie maritime comme étant l'un des pires crimes.

307. L'étude indique également que la gravité de l'infraction de piraterie maritime mène à de lourdes conséquences pénales, notamment le maintien de la peine de mort, normalement abolie, en Australie⁶⁴⁹. De plus, au Canada, aux États-Unis et en Nouvelle-Zélande, l'argument de la contrainte soulevé par l'accusé d'actes de piraterie ne peut être utilisé sur le plan procédural comme moyen de défense en matière de piraterie maritime.

308. Enfin, les tribunaux de certains États tels que les Fidji, les Îles Cook, les Îles Marshall, les Îles Salomon, Kiribati, la Micronésie (États fédérés de), Nauru, Nioué, les Palaos, le Samoa, les Tonga, les Tuvalu et Vanuatu n'ont pas rendu à ce jour de décisions concernant la piraterie maritime.

VII. Conclusion

309. L'étude de la pratique des États sur les plans législatif et judiciaire a permis de faire nombre d'observations dans les cinq régions concernées à des degrés divers par le fléau des crimes de piraterie et de vol à main armée en mer, à savoir l'Afrique, l'Asie, l'Amérique et les Caraïbes, l'Europe et, enfin, l'Océanie. Il ressort des recherches du Rapporteur spécial qu'il existe bel et bien une pratique des États assez abondante, avec plus d'une centaine de législations nationales adoptées par les États en matière d'incrimination et de répression de ces deux formes de criminalité maritime. Le premier constat général est que la pratique qui émerge manque d'uniformité et de constance, dans la mesure où les législations définissant la piraterie et le vol à main armée en mer diffèrent de l'une à l'autre, bien que les États concernés soient des États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En effet, il apparaît que certains États reprennent sans modification les dispositions de l'article 101 de la Convention relatif à la définition de la piraterie dans leur législation. Dans ce cas, la piraterie est rattachée de manière exclusive à la haute mer. D'autres États soit ne se réfèrent à cet article que partiellement, soit ne l'envisagent même pas, préférant dans ce cas définir la piraterie dans des termes qui leur sont propres. Au regard du champ géographique au sein duquel la piraterie est censée se commettre, il apparaît que certaines législations ne rattachent pas systématiquement ce crime à la haute mer. En effet, l'on constate une sorte de déplacement de la scène traditionnelle du crime de piraterie, qui part de plus en plus de la haute mer vers le littoral. La piraterie hauturière se transforme ainsi en piraterie côtière. Plutôt que de se référer à la haute mer de manière explicite, certaines législations préfèrent l'expression « eaux internationales » comme lieu de commission de la piraterie, quand d'autres retiennent seulement quelques éléments de définition de l'article 101, en y ajoutant d'autres, par exemple l'illégitimité de l'expédition pour défaut de documents de voyage ou de pavillon, la multiplicité des pavillons ou leur acquisition par complaisance.

310. On a pu constater que certaines législations ont admis que la piraterie se commet dans la mer territoriale, sans référence à la haute mer ou à d'autres zones maritimes. Est aussi apparue la situation où la sanction de la piraterie n'est pas subordonnée à sa définition préalable par l'État, qui peut se donner compétence pour la réprimer en

⁶⁴⁶ *The People of the Philippines v. Mauricio Petalcorin alias Junio Budlat and Bertoldo Abais alias Toldong* (voir *supra* la note 333).

⁶⁴⁷ *The Attorney General v. Wong Yew*, 1908, *Straits Settlements Law Reports*, vol. 10.

⁶⁴⁸ *State v. Kevin* (voir *supra* la note 636).

⁶⁴⁹ Haute Cour d'Australie, *Dugan v. Mirror Newspapers Ltd*, décision, 19 décembre 1978, [1978] HCA 54.

application des dispositions générales du Code pénal ou du Code de procédure pénale. Certains États établissent leur compétence universelle sur la base de leur législation nationale, que l'acte incriminé ait été commis sur le territoire national ou à l'étranger, quand d'autres États établissent leur compétence universelle sans que la piraterie soit rattachée à la haute mer. Il a pu être observé que la compétence universelle pouvait être fondée soit sur le droit interne, soit sur les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, soit sur les deux à la fois. La base juridique des poursuites peut ne pas être fondée sur le droit interne, en l'absence duquel le fondement des poursuites se trouverait dans les dispositions de l'article 101 de la Convention à laquelle l'État qui exerce les poursuites est partie. Si, en conclusion, la Convention consacre en son article 105 la technique de la clause facultative en matière de compétence universelle, il est loisible aux États, selon leur droit interne, de transformer cette clause facultative en une clause de juridiction obligatoire en vue de poursuivre et de juger les pirates sur leur territoire.

311. En outre, le défaut de nationalité ou le fait d'arborer plus d'une nationalité peuvent représenter des éléments constitutifs d'acte de piraterie. Certaines législations ont élargi la scène du crime de piraterie en indiquant qu'un tel crime se commet dans les eaux intérieures et dans la mer territoriale de l'État et en haute mer. Il a aussi été observé que des législations reprennent l'intégralité des dispositions de l'article 101, sans ajouter d'autres éléments de définition. Par ailleurs, l'on a pu identifier l'utilisation de références trop générales pour définir la piraterie. Il s'agit notamment des références générales à la « mer » ou au « port » comme lieux de perpétration de la piraterie, de l'atteinte à la « sécurité de la navigation maritime » et de la « violence maritime ». Des législations définissent la piraterie sans reprendre les dispositions de l'article 101, mais en y ajoutant de nouveaux éléments, à savoir l'altération des signaux provenant de la terre, de la mer ou de l'air en vue de s'attaquer aux biens et aux personnes à bord d'un navire, le fait de s'emparer par violence d'une plate-forme mobile ou fixe sur le plateau continental et de perdre le pavillon pour cause de piraterie, ou lorsque le navire ne répond plus à la loi de l'État du pavillon.

312. Des législations ont pu faire la distinction nette entre la piraterie et le vol à main armée en mer. Pour d'autres, la piraterie est en soi un vol à main armée en mer, ou bien ce dernier est inclus dans la définition de la piraterie. Parmi les nouveaux éléments de définition non envisagés par l'article 101, s'ajoutent les concepts plus larges tels que la « violence maritime », l'« engin maritime », « tout autre véhicule maritime », les actes préparatifs ou de participation commis depuis le territoire terrestre, le déroutement d'un navire, l'exploitation illégale des ressources halieutiques, la diffusion de fausses informations sur un navire ou aéronef mettant en danger la sécurité de la navigation, la violation du droit des gens, l'attaque du territoire terrestre à partir d'un navire ou aéronef, la prise d'otages ou encore le kidnapping, qui sont autant d'actes illicites pouvant être considérés comme des crimes soit connexes ou apparentés à la piraterie, soit constitutifs de piraterie maritime.

313. Pour certaines législations, il n'y a piraterie que si l'acte incriminé n'est commis qu'au-delà de la limite des 12 milles marins de la mer territoriale. S'agissant de l'exercice de la compétence universelle des États, certaines législations admettent que cette compétence est fondée sur le droit interne des États, peu importe que l'acte de piraterie ait été commis sur le territoire national ou à l'étranger. La pratique a pu faire apparaître les situations suivantes : une application du Code pénal en l'absence de législation spécifique sur la piraterie, une définition de la piraterie plus large qui inclut tout crime qui s'y rattache ou s'y apparente, et une définition de la piraterie qui ne rattache pas la perpétration de ce crime à un lieu précis en mer.

314. S'agissant du vol à main armée en mer, la pratique a fourni des exemples où cette infraction est bien définie et se commet aussi bien en haute mer que dans les

espaces maritimes sous juridiction nationale. Dans une large mesure, le crime de vol à main armée en mer reste indéfini au regard de la pratique des États et, dans les rares cas où il est défini, la législation reprend verbatim les dispositions du Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires de l'OMI. Les législations qui ne reprennent pas la définition de l'OMI ne brillent pas par leur clarté non plus, puisqu'elles définissent le vol à main armée en mer comme tout acte autre que la piraterie, ou stipulent que la piraterie elle-même n'est rien d'autre qu'un vol en haute mer.

315. Quant à la pratique judiciaire, elle a permis aux juges des différentes régions de statuer en matière de piraterie maritime en général et, dans de rares cas, en matière de vol à main armée en mer. Sur la base des recherches du Rapporteur spécial, les juges ont fait application soit du Code pénal de l'État poursuivant, soit des règles et des principes du droit international général ou conventionnel, ou bien se sont référés à la fois au droit interne et au droit international applicable à la piraterie. Dans les différentes régions étudiées, l'on a pu observer que la prévention et la répression des actes de piraterie sont faites conformément au Code pénal et au Code de procédure pénale de chaque État puisqu'en cette matière, le droit international pose le principe des poursuites et des sanctions sans les définir, mais en prenant soin de renvoyer l'obligation d'incrimination et de répression aux États dans le respect du principe général de droit *nullum crimen, nulla poena sine lege*, autrement dit, il ne saurait y avoir ni crime ni sanction sans loi.

316. Que ce soit en Afrique, en Asie, en Amérique et Caraïbes, en Europe ou en Océanie, les tribunaux nationaux saisis pour connaître des crimes de piraterie et de vol à main armée en mer ont eu à faire face à une variété de problèmes juridiques portant sur des questions de droit procédural comme de droit matériel. De manière générale, ces questions ont porté sur les exceptions d'incompétence des juges saisis et l'irrecevabilité en lien généralement avec l'application ou non du principe de la compétence universelle en matière de piraterie maritime. Les questions de fond ont généralement porté sur l'administration et la recevabilité des preuves devant les tribunaux saisis, l'existence ou non des éléments constitutifs de la piraterie, l'affirmation du principe selon lequel la piraterie est un crime du droit des gens, c'est-à-dire un crime contre l'humanité. Le fardeau de la preuve incombant à l'accusation, les questions relatives aux enquêtes, aux preuves, aux témoignages et aux aveux ainsi que la légalité des poursuites sont examinées par les tribunaux en vue d'établir hors de tout doute la culpabilité des accusés. Du fait que les moyens de défense portent sur le droit d'accès des pirates à la justice et à un procès équitable, sur la sanction de l'intention coupable (*mens rea*) et sur l'hypothèse des infractions multiples en lien avec l'infraction principale de la piraterie, il en résulte que les actes de préparation, de participation, de complicité et de tentative dans la commission des faits incriminés sont punissables. L'intervention des forces navales dans la poursuite des pirates et la régularité ou non de la présence de personnel d'entreprises privées de sécurité à bord des navires marchands en vue de leur escorte jusqu'au port de destination sont prises en considération par les juges saisis des faits de piraterie. Lorsqu'en haute mer, l'on se trouve en face d'une double incrimination de piraterie et de vol à main armée en mer, le juge a tendance à sanctionner le crime de piraterie puni en vertu du Code pénal. On note aussi l'application par les juges de circonstances aggravantes et la possibilité d'un aménagement de la peine en tenant compte des considérations humanitaires, intellectuelles et culturelles d'un accusé de piraterie. C'est dans cet esprit que le juge a pu envisager dans certains cas de commuer la peine de mort en une peine d'emprisonnement à vie, sans doute dans le respect du principe selon lequel « il y a en effet une mesure dans la vengeance et le châtement »⁶⁵⁰.

⁶⁵⁰ Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : le pirate contre les nations* (voir *supra* la note 7), p. 13.

317. Le point concernant la compétence universelle a été souvent évoqué pendant les procès des pirates. En effet, il ressort de la pratique judiciaire sur ce point que les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer peuvent être la base de la compétence du juge national même en l'absence de législation en droit interne, pourvu cependant que l'État de poursuite soit partie à la Convention.

318. Certains juges nationaux ont qualifié la piraterie comme une violation d'une norme de *jus cogens* (Colombie, États-Unis et Seychelles) et l'ont considérée comme un crime imprescriptible. Ils ont procédé à une interprétation large de la notion de piraterie en réprimant, en plus de la piraterie en tant que telle, tout autre crime lié ou apparenté à la piraterie. Dans ce cas, les juges ont fait une application soit de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, soit du Code pénal de l'État poursuivant.

319. Enfin, l'analyse de la pratique générale des États selon une approche régionale en Afrique, en Asie, en Amérique et aux Caraïbes, en Europe et en Océanie a permis au Rapporteur spécial d'aboutir à la conclusion suivante : l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui définit la piraterie, reflète dans une large mesure le droit international coutumier auquel plusieurs États parties à la Convention se réfèrent pour définir cette criminalité. Toutefois, l'on a pu constater que sur certains aspects, cette pratique sur le plan définitionnel restait hétéroclite, même si l'on a pu noter l'existence d'une volonté commune des États quant à la prévention et à la répression de la piraterie maritime et du vol à main armée en mer. Enfin, les résolutions prises par le Conseil de sécurité dans le cadre du règlement de la piraterie en Somalie apparaissent comme des solutions d'opportunité n'ayant pas vocation à résoudre durablement les crimes de piraterie maritime et de vol à main armée en mer. Les trois projets d'article du présent rapport portent sur le champ d'application du sujet, sur la définition de la piraterie et sur la définition du vol à main armée en mer.

VIII. Projets d'article

Article premier

Champ d'application

Le présent projet d'articles s'applique à la piraterie et au vol à main armée en mer en ce qui a trait à leur prévention et à leur répression au regard du droit international, de la pratique des États tant législative et judiciaire qu'exécutive, et des pratiques régionales et sous-régionales.

Article 2

Définition de la piraterie

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 État ;

- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres *a* ou *b*, ou commis dans l'intention de les faciliter ;
- d) tout autre acte illicite en mer et depuis la terre qui, en droit interne et international, est défini comme acte de piraterie.

Article 3

Définition du vol à main armée en mer

Le vol à main armée en mer à l'encontre des navires désigne l'un quelconque des actes suivants :

- a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ;
- b) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter ;
- c) tout autre acte illicite en mer et depuis la terre qui, en droit interne et international, est défini comme vol à main armée en mer.