



Assemblée générale

Distr. générale
4 mars 2024

Original : français

Commission du droit international

Soixante-quinzième session

Genève, 29 avril-31 mai et 1^{er} juillet-2 août 2024

Deuxième 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	3
II. Pratique des organisations internationales impliquées dans la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer	5
A. Les Nations Unies : l'Assemblée générale et le Conseil de sécurité	5
1. L'Assemblée générale	6
2. Le Conseil de sécurité	9
B. Les Nations Unies et son organe spécialisé en matière de sécurité de la navigation : l'Organisation maritime internationale	15
C. L'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord	16
III. Approches régionales et sous-régionales de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer	17
A. L'Afrique et son approche régionale de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer	18
1. Le Code de conduite de Djibouti	20
2. Le Code de conduite de Yaoundé et l'architecture de Yaoundé	22
3. Autres accords africains portant sur la sécurité maritime en général et sur la piraterie	28

* Le Rapporteur spécial adresse ses sincères remerciements à Julie Midoux, de l'Université de Sherbrooke (Canada) et de l'Université Côte d'Azur de Nice (France), à Alexandra Devouge, de l'Université de Sherbrooke, et à Brittany VandeBerg, professeure associée et titulaire de chaire à l'Université de l'Alabama.



B.	L'Asie et son approche régionale de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer	29
C.	L'Europe et son approche régionale de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer	32
D.	L'Amérique et l'Océanie et leurs approches régionales de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer	35
IV.	Pratiques bilatérales de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer	36
V.	Conclusion	37
VI.	Travaux futurs	38
VII.	Projets d'article	39

I. Introduction

1. Le premier rapport du Rapporteur spécial sur le sujet « Prévention et répression de la piraterie et du vol à main armée en mer »¹ se limitait à examiner la pratique des États sur les plans législatif et judiciaire dans les différentes régions du monde, à savoir les pratiques législatives et judiciaires de différents États en Afrique, en Asie, en Amérique et dans les Caraïbes, en Europe et en Océanie. Le Rapporteur spécial y arrivait à la conclusion que la pratique des États en la matière ne remplissait pas les conditions de la généralité, de la constance et de l'uniformité pour ouvrir la voie vers une entreprise de codification.

2. Le présent rapport a pour objet principal de décrire et d'analyser les approches régionales dans le traitement de la piraterie et du vol à main armée en mer. Après un passage en revue sommaire des instruments juridiques multilatéraux les plus pertinents sur le sujet, les recommandations de l'Assemblée générale et les résolutions du Conseil de sécurité sur une variété de questions portant sur la piraterie et le vol à main armée en mer sont examinées. Dans le cadre du présent rapport, l'analyse portera principalement sur la problématique de la coopération dans le domaine de la prévention et de la répression des crimes en cause. Il s'agira de voir comment les États coopèrent selon leurs approches régionales, sous-régionales et multilatérales pour trouver des remèdes à la perpétration des actes de piraterie et de vol à main armée en mer.

3. Le deuxième chapitre traite de la pratique des organisations internationales impliquées dans la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer, telles que l'Organisation des Nations Unies, l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). Le troisième chapitre porte sur la pratique des organisations régionales et sous-régionales en matière de prévention et de répression de la piraterie et du vol à main armée en mer. Les régions concernées sont l'Afrique, l'Asie, l'Europe, l'Amérique et l'Océanie. Dans le quatrième chapitre sont examinées et analysées les pratiques bilatérales et multilatérales ou multinationales en lien avec la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer.

4. La réglementation internationale retenue pour l'étude du sujet reste la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982², qui sert de point de départ pour l'étude de la lutte contre la piraterie maritime. En outre, un certain nombre d'accords internationaux ne portant pas spécifiquement sur la piraterie maritime ou, plus globalement, sur la sécurité en mer pourraient selon les circonstances s'appliquer à la répression de la piraterie. Il s'agit notamment de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer³, de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS)⁴, du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)⁵ qui lui est associé, et de la Convention pour la répression

¹ A/CN.4/758.

² 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 (entrée en vigueur : 16 novembre 1994).

³ Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Londres, 20 octobre 1972), *ibid.*, vol. 1050, n° 15824, p. 16 (entrée en vigueur : 15 juillet 1977).

⁴ Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Londres, 1^{er} novembre 1974), *ibid.*, vol. 1185, n° 18961, p. 2 (entrée en vigueur : 25 mai 1980).

⁵ Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Londres, 12 décembre 2002), Conférence des gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, résolution 2 (entrée en vigueur : 1^{er} juillet 2004).

d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988⁶, adoptée après le détournement du navire italien *Achille Lauro* en 1985, qui posait un problème de terrorisme maritime bien plus que de piraterie maritime, même si le point commun entre ces deux crimes est la sécurité de la navigation. À ces instruments juridiques s'ajoute la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (Convention de Palerme) de 2000⁷. Au niveau régional, les accords régionaux qui traitent spécifiquement de la piraterie maritime et du vol à main armée ou, plus généralement, de la sécurité maritime ont été examinés. Il s'agit de l'Accord de coopération sur la sécurité de l'espace aérien et maritime de la CARICOM de 2008⁸, de l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP) de 2004⁹, du Mémorandum d'entente du Réseau sous-régional intégré de garde-côtes des États d'Afrique de l'Ouest et du Centre de 2008¹⁰, du 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 Centre (Code de conduite de Yaoundé) de 2013¹¹, du Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (Code de conduite de Djibouti) de 2009¹², ainsi que de la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé) de 2016¹³. S'agissant des organisations internationales étudiées et qui jouent un rôle essentiel dans la lutte contre la piraterie, l'étude a porté sur les initiatives, d'une part, de l'Organisation des Nations Unies à travers ses principaux organes que sont l'Assemblée générale et le Conseil de sécurité, et d'autre part, de l'OMI agissant comme organe spécialisé des Nations Unies chargé de la sécurité de la navigation et de l'OTAN pour des raisons pratiques, c'est-à-dire au regard de ses interventions opérationnelles en mer lorsque des actes de piraterie sont commis dans les régions maritimes présentant des risques pour la sécurité de la navigation, comme cela a été le cas dans le golfe de Guinée et au large des côtes somaliennes.

⁶ 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 (entrée en vigueur : 1^{er} mars 1992).

⁷ Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (New York, 15 novembre 2000), *ibid.*, vol. 2225, n° 39574, p. 209 (entrée en vigueur : 29 septembre 2003).

⁸ Accord de coopération sur la sécurité de l'espace aérien et maritime de la CARICOM (4 juillet 2008), *Bulletin du droit de la mer*, n° 68 (2008), p. 22 (entrée en vigueur : 2 décembre 2010).

⁹ Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (Tokyo, 11 novembre 2004), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2398, n° 43302, p. 199 (entrée en vigueur : 4 septembre 2006).

¹⁰ Mémorandum d'entente du Réseau sous-régional intégré de garde-côtes des États d'Afrique de l'Ouest et du Centre (Dakar, 31 juillet 2008), *Bulletin du droit de la mer*, n° 68 (2008), p. 50 (Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, document MOWCA/XIII GA.08/8).

¹¹ 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 Centre (Yaoundé, 25 juin 2013), disponible à l'adresse suivante : https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-code_de_conduite.pdf (entrée en vigueur : 25 juin 2013).

¹² Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (Djibouti, 29 janvier 2009), OMI, document C102/14, annexe, document joint 1, annexe à la résolution 1, voir également à l'adresse suivante : <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/DCoC.aspx>.

¹³ Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Lomé, 15 octobre 2016), disponible à l'adresse suivante : <https://au.int/fr/treaties/charte-africaine-sur-la-surete-et-la-securite-maritimes-et-le-developpement-en-afrique> (dernière signature : 26 septembre 2019).

II. Pratique des organisations internationales impliquées dans la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer

5. En matière de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer, des normes et des règles de droit international ont été élaborées et adoptées par les États et par différentes organisations internationales à travers le monde, surtout dans les régions particulièrement touchées par ces deux formes de criminalité. En effet, de nombreux instruments juridiques de lutte contre ces infractions maritimes sont adoptés. Si certains sont de portée universelle, d'autres se caractérisent par leur application régionale ou sous-régionale. Ainsi, l'Organisation des Nations Unies à travers le Conseil de sécurité, l'Assemblée générale et l'OMI – en tant qu'organe spécialisé des Nations Unies pour la sécurité de la navigation – ont adopté, sur la base de leurs compétences respectives ou sous leur égide, de nombreuses conventions internationales, des protocoles, des recommandations, des résolutions et des décisions au sujet de la problématique globale de la sécurité maritime, mais aussi plus particulièrement s'agissant de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer. Ces différents instruments juridiques jouent un rôle essentiel dans la lutte contre ces infractions, en instituant des règles internationales, en encourageant la coopération entre les États et en définissant son cadre général pour prévenir et réprimer ces activités illicites, et en contribuant ainsi à promouvoir la coopération en vue de la sécurité de la navigation. En effet, l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pose le principe de l'obligation de coopération en ces termes : « Tous les États coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État. » La Convention ne précise toutefois ni le contenu matériel ni les modalités de cette obligation de coopérer. Cette tâche semble incomber à titre principal aux États dans le cadre des organisations régionales et sous-régionales, ainsi qu'aux Nations Unies, à travers ses organes que sont l'Assemblée générale et le Conseil de sécurité, d'une part, et son organe spécialisé qu'est l'OMI, d'autre part.

A. Les Nations Unies : l'Assemblée générale et le Conseil de sécurité

6. Dans son premier rapport, le Rapporteur spécial indiquait que la piraterie maritime était une problématique mondiale qui avait un impact sur la sécurité des mers et des océans ainsi que sur les activités économiques des États, et précisait par ailleurs que le cadre juridique de référence pour le traitement de ces problèmes était la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹⁴, appelée aussi « Convention de Montego Bay », adoptée en 1982 et entrée en vigueur en 1994. Cette convention est aujourd'hui d'application quasi universelle, et s'impose comme étant l'accord international le plus complet, puisqu'elle traite de l'ensemble des problématiques concernant le statut et le régime juridique applicables aux divers espaces maritimes, à l'exploitation des ressources marines et à la conduite des services maritimes, et plus largement des questions portant sur la sûreté et la sécurité maritime, notamment celle plus spécifique de la piraterie maritime et du vol à main armée en mer. Le premier rapport du Rapporteur spécial présentait comment la Convention définissait la piraterie en son article 101 et énonçait les règles en matière de poursuite et de répression des actes constitutifs de cette infraction en ses articles 100 à 107, 110 et 111. De ces constats, on a pu retenir que certains éléments de définition contenus à l'article 101 posaient quelques difficultés dans leur application et qu'il fallait y apporter des précisions afin d'adapter la définition classique de la piraterie aux évolutions du droit de la mer, en tenant compte des impacts des nouvelles technologies

¹⁴ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, art. 100 à 107.

sur la sécurité de la navigation. Les récentes attaques de navires américains en mer Rouge par les rebelles houthis relancent le débat sur la problématique de la sécurité de la navigation, surtout au sujet de la définition même de la piraterie, puisque les attaques en question ont été faites par l'usage de drones et non de navires.

7. Pour assurer la sécurité de la navigation, plusieurs conventions multilatérales ont été adoptées sous l'égide des Nations Unies, à travers lesquelles les États sont appelés à renforcer la coopération internationale pour remédier à la perpétration de certaines formes de criminalité en mer. Parmi celles-ci, on peut citer la Convention de Palerme et son Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer¹⁵, qui traitent également de la répression de la piraterie maritime en tant que forme de criminalité transnationale organisée. Bien que la Convention de Palerme soit principalement axée sur la criminalité transnationale organisée, elle contient des dispositions qui peuvent être pertinentes pour la lutte contre la piraterie maritime. En effet, elle définit la criminalité transnationale organisée comme des activités criminelles impliquant trois éléments : la transnationalité (crimes commis dans plus d'un pays), l'organisation (groupes criminels structurés) et la finalité économique ou financière (fins privées). Certains groupes de pirates maritimes peuvent être définis comme des organisations criminelles transnationales, en particulier lorsque leurs activités dépassent les frontières nationales. Tout comme l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la Convention de Palerme encourage la coopération internationale pour lutter contre la criminalité transnationale organisée, y compris la piraterie maritime. Si la Convention de Palerme a prévu des mécanismes en matière de coopération judiciaire, d'extradition et d'entraide pénale entre les États parties, ce n'est pas le cas de l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui, comme cela a été indiqué précédemment, ne donne aucun contenu matériel ou procédural au concept de coopération en matière de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer, ce qui implique que cette tâche revient aux États et aux organisations internationales, régionales et multilatérales.

1. L'Assemblée générale

8. L'Assemblée générale des Nations Unies a eu à rappeler à maintes occasions le rôle fondamental de la coopération internationale au niveau tant multilatéral que régional, sous-régional et bilatéral dans la lutte contre les menaces à la sécurité maritime en général et contre les actes de piraterie et de vol à main armée commis en mer¹⁶ en particulier, et appelé les États à une pleine application des résolutions de l'OMI sur la piraterie et le vol à main armée¹⁷, notamment les résolutions sur l'application des principes directeurs révisés destinés aux propriétaires de navires, aux compagnies, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages de navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires¹⁸, et 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 navires¹⁹, et sur l'adoption des meilleures pratiques de gestion en matière de piraterie²⁰.

9. En tant qu'organe plénier des Nations Unies, l'Assemblée générale composée des 193 États Membres a été saisie de plusieurs problématiques concernant les affaires maritimes internationales, y compris la piraterie maritime, le vol à main armée en mer

¹⁵ Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (New York, 15 novembre 2000), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2241, n° 39574, p. 480.

¹⁶ Résolution 63/111 de l'Assemblée générale, en date du 5 décembre 2008, par. 61.

¹⁷ Ibid., par. 67 et 68.

¹⁸ OMI, document MSC.1/Circ.1334, annexe.

¹⁹ OMI, résolution A.1025(26) de l'Assemblée en date du 2 décembre 2009, annexe.

²⁰ A/CN.4/757, par. 348.

et d'autres crimes commis en mer. Ainsi, déjà en 1958 et sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies, l'Assemblée générale a adopté la Convention sur la haute mer²¹ lors de la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, qui s'est tenue à Genève en 1958. Elle a défini les actes de piraterie et fourni des lignes directrices sur la manière dont les États doivent coopérer pour les réprimer. La Convention sur la haute mer a été un instrument important dans la lutte contre la piraterie maritime en établissant des normes et des dispositions juridiques pour la répression de ces actes criminels en haute mer. Elle a été complétée et révisée par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dont les dispositions pertinentes ne sont que des reprises presque *verbatim* de sa devancière.

10. Pour le règlement des crises liées à la recrudescence des actes de piraterie et de vol à main armée en mer au large des côtes somaliennes et le long des côtes des États africains du golfe de Guinée, l'Assemblée générale a adopté plusieurs résolutions sur la prévention et la répression de ces deux formes de criminalité. En 1998, dans le cadre de l'examen du point à l'ordre du jour concernant « Les océans et le droit de la mer », elle a exprimé ses vives préoccupations au sujet des menaces que faisaient peser les actes de piraterie et de vol à main armée en mer sur la navigation, en prenant soin de souligner dès le départ l'obligation pour les États de coopérer pour prévenir et réprimer de tels actes. Elle a précisé que la coopération incombait à tous les États, mais plus particulièrement aux « États côtiers situés dans les régions touchées », qu'elle priait « de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir et combattre la piraterie et les vols à main armée en mer, d'enquêter ou de coopérer aux enquêtes sur de tels incidents partout où ils se produisent et de traduire en justice les personnes présumées responsables »²². Pour y parvenir, l'Assemblée générale a demandé aux États d'appliquer les directives de l'OMI²³ sur les meilleures pratiques dans le domaine de la sécurité maritime et plus particulièrement en matière de coopération pour la prévention des actes de piraterie et de vol à main armée en mer. Elle a par ailleurs défini une série de mesures pour l'application desquelles elle engage tous les États et les organisations internationales compétentes à coopérer en vue de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer. Ces mesures de prévention incluent, entre autres, le renforcement des capacités, la signalisation des incidents, la conduite des enquêtes, l'ouverture des procédures judiciaires, la formation de gens de mer, du personnel portuaire et des agents de la force publique, l'acquisition de matériel adapté, et l'interdiction des immatriculations frauduleuses de navires²⁴. Pour la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer, l'Assemblée générale a mis la responsabilité principale à la charge des États concernés et, dans le cas du golfe de Guinée, par exemple, elle a reconnu que cette responsabilité revenait au premier chef aux États de la région chargés de lutter contre la menace et de s'attaquer aux causes sous-jacentes²⁵, et a souligné l'importance pour les États et les organisations régionales de conclure des accords ou des arrangements spéciaux, notamment ceux permettant l'embarquement d'agents de sécurité à bord des navires des États concernés pour prévenir la perpétration des actes de piraterie et de vol à main armée en mer.

11. En plus de demander aux États et à l'OMI de « renforcer la coopération internationale » au niveau régional à travers la formulation d'une « stratégie commune »²⁶, l'Assemblée générale a élargi le cercle des acteurs impliqués dans la

²¹ Convention sur la haute mer (Genève, 29 avril 1958), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 450, n° 6465, p. 11.

²² Résolution 53/32 de l'Assemblée générale, en date du 24 novembre 1998, par. 22.

²³ Résolution 54/31 de l'Assemblée générale, en date du 24 novembre 1999, par. 21.

²⁴ Résolution 56/12 de l'Assemblée générale, en date du 28 novembre 2001, par. 29.

²⁵ Résolution 68/70 de l'Assemblée générale, en date du 9 décembre 2013, par. 114.

²⁶ Résolution 56/12 de l'Assemblée générale, par. 30.

sauvegarde de la sécurité maritime et de la navigation en soulignant le rôle que peuvent jouer les entités privées intéressées par la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer, en coopération avec les États ainsi qu'avec l'OMI en matière de signalisation des incidents et d'application des directives de cette organisation²⁷.

12. Après avoir élargi le cercle des acteurs de la sécurité maritime et de la navigation, l'Assemblée générale a procédé à un autre élargissement concernant le champ de définition de la notion de sécurité de la navigation, en y englobant la piraterie et le vol à main armée en mer à travers l'expression « sûreté et sécurité maritime » ou sécurité de la navigation. En fait, la sécurité de la navigation est ainsi étendue aux actes terroristes commis en mer²⁸, aux rôles que l'État du pavillon doit jouer dans ce domaine²⁹ et à la nécessité pour les États de « promouvoir, conclure et mettre en œuvre des accords de coopération, notamment au niveau régional et dans les zones à haut risque »³⁰. Pour ce faire, l'Assemblée générale a demandé aux États de devenir parties à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental³¹ s'y rapportant³². Pour une mise en œuvre effective des instruments juridiques internationaux applicables à la sécurité maritime en général et à la piraterie en particulier, les États sont engagés à se doter de la législation nationale³³ appropriée, laquelle détermine le droit interne applicable en matière d'arrestation et de poursuite des présumés pirates³⁴, et à s'assurer de l'application effective du droit international applicable à la piraterie et au vol à main armée en mer, y compris les autres instruments compatibles avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer³⁵.

13. En plus de souligner les efforts de coopération des transporteurs maritimes avec les États luttant contre la piraterie³⁶, l'Assemblée générale a fait mention de la question controversée de la légalité des interventions en mer des sociétés de sécurité privée dans la prévention et la répression de la piraterie, en prenant note de l'approbation par l'OMI des Directives intérimaires révisées à l'intention des propriétaires, des exploitants et des capitaines de navires sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord de navires se trouvant dans la zone à haut risque³⁷. Elle a par ailleurs relevé le rôle fondamental de l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL), dont la base de données mondiale sur la piraterie a pour but de regrouper les informations sur la piraterie, et de faciliter leur analyse en vue des actions devant les tribunaux des États³⁸. L'on a pu constater que, généralement, le succès des poursuites opérationnelles en mer des pirates et des voleurs armés en mer de même que l'aboutissement des procédures judiciaires devant les tribunaux nationaux restent largement tributaires de la coopération entre, d'une part, les autorités nationales concernées par la sécurité maritime et, d'autre part, les institutions régionales, sous-régionales et multilatérales chargées des questions de sûreté et de sécurité maritimes, y compris la lutte contre la piraterie et le vol à main

²⁷ Ibid., par. 31.

²⁸ Résolution 57/141 de l'Assemblée générale, en date du 12 décembre 2002, par. 28.

²⁹ Résolution 58/240 de l'Assemblée générale, en date du 23 décembre 2003, par. 36 et 37.

³⁰ Ibid., par. 37.

³¹ Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (Rome, 10 mars 1988), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1678, n° 29004, p. 201.

³² Résolution 59/24 de l'Assemblée générale, en date du 17 novembre 2004, par. 50.

³³ Résolution 63/111 de l'Assemblée générale, par. 64.

³⁴ Ibid., par. 63.

³⁵ Résolution 65/37 de l'Assemblée générale, en date du 7 décembre 2010, par. 86.

³⁶ Résolution 67/78 de l'Assemblée générale, en date du 11 décembre 2012, par. 104.

³⁷ Ibid., par. 103.

³⁸ Résolution 63/111 de l'Assemblée générale, par. 67 et 68.

armée en mer. C'est d'ailleurs grâce à la coopération internationale qu'en 2017, l'Assemblée générale a salué le succès des poursuites intentées en 2016 en Belgique, en Inde, à Maurice et aux Seychelles, et la coopération réussie entre la Chine et la Somalie en vue du transfert des personnes soupçonnées de piraterie³⁹. À l'instar de l'Assemblée générale, le Conseil de sécurité, agissant sur la base du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, a mis un accent particulier sur le devoir de coopérer en vue de mener plus efficacement la lutte contre les crimes de piraterie et de vol à main armée en mer dans les régions les plus touchées par ces types de criminalité.

2. Le Conseil de sécurité

14. Les questions relatives à l'obligation de légiférer, aux poursuites pénales, au transfèrement des présumés pirates, à leur détention, à la nécessité de légiférer en adoptant les lois nationales et à la conclusion des accords⁴⁰ bilatéraux ou régionaux, à la préservation des preuves et à la conduite des enquêtes, aux poursuites judiciaires et à l'extradition des auteurs d'actes de piraterie et de vol à main armée en mer sont les questions juridiques principalement évoquées par le Conseil de sécurité, qui ne peuvent toutefois pas être mises en œuvre sans la coopération entre les États.

15. En date du 31 mai 2022, le Conseil de sécurité a adopté à sa 9050^e séance la résolution 2634 (2022), à l'unanimité de ses 15 membres, et condamné les actes de piraterie ainsi que les vols à main armée en mer, notamment les assassinats, enlèvements et prises d'otages commis dans le golfe de Guinée en appelant les États à coopérer pour enrayer ces crimes. Il a évoqué entre autres les problèmes concernant les répercussions de la piraterie sur la sécurité en Somalie⁴¹, la nécessité de protéger la marine marchande pour les États Membres dont les bâtiments de la marine et les aéronefs militaires sont autorisés à intervenir dans les eaux somaliennes et en haute mer, et l'importance de comprendre les causes sous-jacentes de la piraterie.

16. Le Conseil de sécurité a joué un rôle majeur dans la lutte contre les actes de piraterie maritime et de vol à main armée en mer commis en particulier dans le golfe d'Aden, au large des côtes somaliennes. Son rôle, contrairement à celui de l'Assemblée générale, est décisif, puisque le Conseil de sécurité a le pouvoir, en vertu de la Charte des Nations Unies, de prendre des résolutions dont l'application est pour les États Membres obligatoire. Ainsi, dans le cadre de la résolution des actes de piraterie et de vol à main armée en mer dans le golfe de Guinée et en Somalie, le Conseil de sécurité a adopté – comme les paragraphes suivants le montreront – de nombreuses résolutions dans le cadre du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies qui ont permis d'établir un cadre juridique et opérationnel ad hoc pour lutter contre ces crimes au large des côtes somaliennes. D'où l'autorisation donnée par le Conseil de sécurité et à titre exceptionnel, aux États coopérant avec la Somalie, d'entrer dans la mer territoriale de cette dernière en usant de tous les moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et de vol à main armée en mer⁴². Toutefois, le Conseil de sécurité a bien pris le soin de préciser que l'ensemble des résolutions sur la piraterie somalienne ne saurait être considéré comme relevant du droit international coutumier et que les mesures prises dans ce contexte devaient être conformes au droit international humanitaire et au droit international des droits de l'homme⁴³. Les États coopérants sont ceux qui sont intéressés par la sécurité des activités maritimes et

³⁹ Résolution 72/73 de l'Assemblée générale, en date du 5 décembre 2017, par. 136.

⁴⁰ Résolution 2015 (2011) du Conseil de sécurité, en date du 24 octobre 2011, par. 8.

⁴¹ Résolution 1676 (2006) du Conseil de sécurité, en date du 10 mai 2006, neuvième alinéa du préambule.

⁴² Résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité, en date du 2 juin 2008, par. 7.

⁴³ Résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité, en date du 16 décembre 2008, par. 6.

interviennent conformément au droit international, précisément dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁴⁴.

17. À travers ses résolutions, le Conseil de sécurité a autorisé les États Membres à prendre des mesures coercitives pour combattre la piraterie maritime, en utilisant notamment des actions militaires pour réprimer la commission de tels crimes en mer. Ces résolutions ont établi un cadre juridique dérogeant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en autorisant les États à pénétrer dans les eaux territoriales de la Somalie à travers l'exercice du droit de poursuite. Les premières résolutions adoptées par le Conseil de sécurité datent de 2008. Il s'agit des résolutions suivantes : 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, et 1851 (2008) du 16 décembre 2008. Il a également adopté d'autres résolutions par la suite : 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, et 2039 (2012) du 29 février 2012. Dans pratiquement toutes ces résolutions, le Conseil de sécurité n'a pas manqué de demander aux États, aux organisations internationales compétentes et aux acteurs de l'industrie maritime de mener la lutte contre la piraterie, le vol à main armée en mer et d'autres formes de criminalité maritime dans le cadre de la coopération sur les plans régional et multilatéral. En plus de ces résolutions, le Président du Conseil de sécurité a également fait à plusieurs reprises des déclarations en faveur de la coopération des États pour lutter contre ces actes illicites, notamment le 25 août 2010⁴⁵, le 25 avril 2016⁴⁶ et le 9 août 2021⁴⁷.

18. Le Conseil de sécurité a traité la question de la piraterie et du vol à main armée en mer en insistant sur la recherche de solutions globales devant s'inscrire dans des approches régionales de lutte contre ces types de criminalité en mer. Dans la quasi-totalité de ses résolutions sur la piraterie en Somalie et dans le golfe de Guinée, le Conseil de sécurité a eu recours au chapitre de la Charte des Nations Unies autorisant l'usage de la force, c'est-à-dire le Chapitre VII, en fondant de manière continue ses résolutions sur les menaces que font courir les pirates sur la sécurité régionale et internationale. Parmi les solutions envisagées, le Conseil de sécurité a mis l'accent sur la nécessité d'élaborer des stratégies régionales et nationales de sécurité maritime⁴⁸ à travers « la coordination des efforts et une impulsion au niveau régional [...] pour permettre l'élaboration d'une stratégie d'ensemble visant à lutter contre cette menace »⁴⁹ que constitue la piraterie maritime.

19. Dans le contexte de la piraterie au large des côtes somaliennes, le Conseil de sécurité a traité la problématique sous une perspective plus globale, examinant à la fois plusieurs questions d'ordre politique, juridique, opérationnel, social et institutionnel en lien avec la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer⁵⁰, car il est bien établi que la lutte contre la piraterie trouve ses solutions dans une approche globale à travers la conclusion d'« accords régionaux qui constituent un élément essentiel pour toute approche globale contre la criminalité en mer, et que de tels accords ne sont effectifs que lorsqu'ils sont mis en œuvre en tenant

⁴⁴ Résolution 1838 (2008) du Conseil de sécurité, en date du 7 octobre 2008, par. 2 et 9.

⁴⁵ S/PRST/2010/16.

⁴⁶ S/PRST/2016/4.

⁴⁷ S/PRST/2021/15.

⁴⁸ Résolution 2039 (2012) du Conseil de sécurité, par. 3 et 5.

⁴⁹ A/CN.4/757, par. 226.

⁵⁰ Ibid., par. 214.

compte d'une multitude d'autres mesures et arrangements »⁵¹, ce qui inclut nécessairement la nature multidimensionnelle de la piraterie maritime.

20. Le Conseil de sécurité a en outre établi le lien entre la multiplication des actes de piraterie et le financement du terrorisme. En effet, dans sa résolution 2383 (2017) du 7 novembre 2017, il a fait référence au terrorisme comme troisième phénomène alimenté par la piraterie⁵² et par des activités criminelles organisées par les groupes armés⁵³, établissant clairement les relations entre piraterie et financement du terrorisme⁵⁴ et entre activités terrestres et piraterie⁵⁵.

21. Pour la résolution de ces questions, le Conseil de sécurité a insisté sur la nécessité, d'une part, de renforcer la coopération dans le cadre régional en vue des procédures judiciaires et de la détention des présumés coupables d'actes de piraterie et de vol à main armée en mer⁵⁶ et, d'autre part, d'adopter une stratégie globale de la lutte contre le terrorisme et la piraterie⁵⁷. Ainsi, concernant les poursuites, la coopération régionale s'est avérée nécessaire entre les États du golfe de Guinée, les États du pavillon et les États de nationalité des victimes et des auteurs d'actes de piraterie ou de vol à main armée en mer⁵⁸. Sur la question du transfèrement des présumés pirates et voleurs à main armée en mer, le Conseil de sécurité a évoqué la nécessaire coopération régionale dans le cadre d'accords régionaux entre les États de la région ou extérieurs à la région⁵⁹ en décrivant les moyens ou les modalités de « la coopération et la coordination »⁶⁰, qui peuvent inclure, entre autres, l'organisation des patrouilles, la conduite des opérations de surveillance aérienne, maritime et terrestre et d'autres opérations⁶¹, comme c'est le cas dans le golfe de Guinée, où ont été créés des centres de coordination pour la sécurité maritime nationale et transrégionale⁶². Dans le traitement de la piraterie somalienne, le Conseil de sécurité a plusieurs fois fait référence à la région⁶³, aux autorités ou aux organisations régionales pour la répression des actes de piraterie et de vol à main armée en mer⁶⁴ en encourageant « les États et les organisations régionales [...] à aider la Somalie à renforcer les capacités de ses gardes-côtes, en particulier en apportant [leur] concours à la mise en place de moyens de surveillance terrestre des côtes et en coopérant plus étroitement [...] avec les autorités régionales somaliennes »⁶⁵.

22. Dans son étude sur la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer, le Secrétariat a reconnu que l'un des aspects les plus importants des résolutions adoptées par le Conseil de sécurité tout au long de l'examen du sujet avait été l'appel lancé en faveur de la coopération et de la coordination internationales⁶⁶. Si, en son article 100, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer semble

⁵¹ Maximo Mejia, « Regional cooperation in combating piracy and armed robbery against ships: learning lessons from ReCAAP », dans Anna Petrig, dir. publ., *Droit de la piraterie maritime : cadres juridiques nationaux et approches législatives régionales*, Berlin, Duncker & Humboldt, 2010, p. 125 à 137, à la page 133.

⁵² A/CN.4/757, par. 286.

⁵³ Résolution 1844 (2008) du Conseil de sécurité, cinquième alinéa du préambule.

⁵⁴ A/CN.4/757, par. 236, renvoyant à S/PRST/2016/4.

⁵⁵ Résolution 1976 (2011) du Conseil de sécurité, par. 4.

⁵⁶ A/CN.4/757, par. 222, renvoyant au rapport du Secrétaire général (S/2010/394).

⁵⁷ A/CN.4/757, par. 224, renvoyant à S/PRST/2011/16.

⁵⁸ Résolution 2018 (2011) du Conseil de sécurité, par. 5.

⁵⁹ Résolution 2634 (2022) du Conseil de sécurité, par. 4.

⁶⁰ A/CN.4/757, par. 329.

⁶¹ Résolution 2634 (2022) du Conseil de sécurité, par. 6.

⁶² Résolution 2039 (2012) du Conseil de sécurité, par. 7.

⁶³ Résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité, par. 3.

⁶⁴ Résolution 1976 (2011) du Conseil de sécurité, par. 4.

⁶⁵ Ibid., par. 10.

⁶⁶ A/CN.4/757, par. 244.

faire de la coopération une obligation, elle n'a cependant pas donné de contenu précis à la notion de coopération ni précisé sa portée juridique⁶⁷, laissant ainsi le soin aux États d'en définir le contenu et les modalités de mise en œuvre. En effet, c'est par une formule très générale que le Conseil de sécurité s'est contenté, dans un premier temps, d'engager tous les États à coopérer entre eux, avec l'OMI et, le cas échéant, avec les organisations régionales ainsi qu'avec les compagnies de transport maritime et les compagnies d'assurance⁶⁸, en soulignant toutefois dans un second temps l'importance des échanges d'informations sur le plan bilatéral, mais aussi dans le cadre régional⁶⁹, en mettant en place un mécanisme de coopération internationale pour servir de point de contact commun entre les États et les organisations régionales et internationales⁷⁰. Le Conseil de sécurité a par ailleurs demandé la création, pour la région de l'océan Indien, d'un centre chargé de coordonner les informations ayant trait aux actes de piraterie et aux vols à main armée en mer et de renforcer les capacités régionales de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) en matière de conclusion des accords ou arrangements dits « shiprider »⁷¹, la mise en commun des éléments de preuve et d'information⁷², ainsi que la facilitation de la coordination entre les États et les organisations internationales, en coopération avec l'OMI, les États du pavillon et le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie⁷³, dans le cadre de la lutte contre la piraterie au large des côtes de ce pays.

23. Si la coopération internationale est mise en œuvre sur les plans institutionnel et juridique à travers la conclusion d'accords ou d'arrangements bilatéraux, régionaux, sous-régionaux et multilatéraux, elle prend une dimension opérationnelle en mer grâce aux interventions des marines étrangères dans l'exercice du droit des poursuites contre les présumés pirates. Aussi le Conseil de sécurité a-t-il demandé aux États intéressés par la sécurité des activités maritimes de déployer en haute mer leurs navires de guerre ou aéronefs militaires⁷⁴, de saisir les embarcations, navires et autre matériel apparenté suspectés de commettre des actes de piraterie et de vol à main armée au large des côtes somaliennes, d'utiliser tous les moyens nécessaires en haute mer ou dans leur espace aérien, d'entrer dans les eaux territoriales de la Somalie et de les utiliser de manière conforme au droit international⁷⁵. Cette autorisation pose en même temps la question de la légalité du droit de passage des navires autorisés à intervenir dans les eaux somaliennes et en haute mer pour mener la lutte contre la piraterie. Le Conseil de sécurité précise sur ce point que la question du droit de passage inoffensif des navires d'États tiers⁷⁶, dans le cadre des autorisations accordées aux États intervenant pendant les opérations militaires, ne saurait être perçue comme relevant du droit international coutumier⁷⁷.

24. Les interventions militaires en mer autorisées par le Conseil de sécurité posent ainsi toute la problématique de l'exercice par les États de leur droit de poursuite. Sur

⁶⁷ Voir Robert C. Beckman, « The piracy regime under UNCLOS: problems and prospects for cooperation », dans Robert C. Beckman et J. Ashley Roach, dir. publ., *Piracy and International Maritime Crimes in ASEAN – Prospects for Cooperation*, Cheltenham, Edward Elgar, 2012, p. 17 à 37.

⁶⁸ Résolution 1846 (2008) du Conseil de sécurité, par. 4.

⁶⁹ Ibid., par. 7.

⁷⁰ Résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité, par. 4.

⁷¹ A/CN.4/757, par. 244 f.

⁷² Résolution 1976 (2011) du Conseil de sécurité, par. 19 ; résolution 2020 (2011) du Conseil de sécurité, par. 21 ; et résolution 2077 (2012) du Conseil de sécurité, par. 25.

⁷³ Résolution 1897 (2009) du Conseil de sécurité, par. 4 ; et résolution 1950 (2010) du Conseil de sécurité, par. 5.

⁷⁴ Résolution 1838 (2008) du Conseil de sécurité, par. 2.

⁷⁵ Voir la résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité.

⁷⁶ Ibid., par. 8.

⁷⁷ Ibid., par. 9.

ce point, le Conseil de sécurité a élargi le champ des compétences à tous les acteurs principaux de la sécurité et de la sûreté maritimes, en reconnaissant ce droit à tous les États, en particulier aux États du pavillon, aux États côtiers, aux États du port, aux États de nationalité des victimes, aux États de nationalité des auteurs d'actes de piraterie ou de vols à main armée en mer et aux États tirant juridiction du droit international ou de leur droit interne. À tous ces acteurs, le Conseil de sécurité demande de coopérer en vue de déterminer lequel aura compétence et de prendre les mesures voulues d'enquête et de poursuite à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie et de vol à main armée commis au large des côtes somaliennes, conformément au droit international, y compris le droit international des droits de l'homme, en fournissant une assistance en matière de logistique et d'exercice des voies de droit vis-à-vis des personnes relevant de leur juridiction et de leur contrôle, telles que les victimes, les témoins et les personnes détenues dans le cadre d'opérations menées en vertu de la résolution en question⁷⁸. Le Conseil de sécurité demande aux États de traduire en justice les pirates remis à des autorités judiciaires⁷⁹ par suite de mesures d'enquête et de poursuite contre les auteurs et complices⁸⁰ des crimes de piraterie et de vol à main armée en mer. Il pose comme préalable l'obligation pour les États d'ériger ces crimes en infractions pénales par l'adoption de lois nationales d'incrimination. Sur ce point, l'exemple de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime peut être source d'inspiration, en ce sens qu'elle impose aux États parties l'obligation d'ériger en infraction le fait de s'emparer d'un navire ou d'en exercer le contrôle par la violence ou menace de violence ou toute autre forme d'intimidation, d'établir leur compétence à l'égard de ces infrastructures, et d'accepter la remise des personnes responsables ou soupçonnées de tels actes. Il est bien établi, par interprétation de la position d'Henri Fouché, que la coopération ou la coordination entre marines nationales peut contribuer à résoudre l'épineuse question de la compétence universelle au moment de la poursuite des présumés pirates⁸¹, et résoudre en pratique les faiblesses du droit international applicable à la piraterie et au vol à main armée en mer ou contre les navires, dans la mesure où seule la coopération apparaît comme le moyen le plus réaliste, sinon le plus pragmatique au regard de la nature transnationale ou transfrontalière de la piraterie. Une telle coopération, pour être efficace, doit être inclusive et aussi large que possible, engageant tous les acteurs concernés, c'est-à-dire les États et les organisations internationales pertinentes telles que l'OMI, l'ONU DC, INTERPOL, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), les organisations régionales et le secteur maritime privé (transporteurs et assureurs maritimes). Par exemple, dans le contexte du règlement de la piraterie et des vols à main armée dans le golfe de Guinée⁸², on a vu comment l'implication de la communauté internationale⁸³ a été capitale à travers les assistances requises des organisations et institutions telles que l'ONU DC et le PNUD pour ce qui est de leur appui à l'élaboration de lois nationales, d'accords et de mécanismes pour les poursuites, les transfèrements et les détentions⁸⁴. La coopération peut aussi s'entendre au niveau bilatéral et inclure les accords ou arrangements spéciaux qui peuvent être conclus entre deux États, c'est-à-dire entre l'État saisissant du pirate et l'État de juridiction du pirate – autrement dit, l'État qui poursuit judiciairement le

⁷⁸ Résolution 1846 (2008) du Conseil de sécurité, par. 14.

⁷⁹ Résolution 1897 (2009) du Conseil de sécurité, par. 12. Voir aussi A/CN.4/757, par. 269.

⁸⁰ Résolution 1950 (2010) du Conseil de sécurité, par. 12.

⁸¹ Henri Fouché, « Harmonized legal framework for Africa as an instrument to combat sea piracy », dans Anna Petrig, dir. publ., *Droit de la piraterie maritime* (voir *supra* la note 51), p. 139 à 159, à la page 145.

⁸² A/CN.4/757, par. 329.

⁸³ Résolution 2020 (2011) du Conseil de sécurité, par. 1 et 9.

⁸⁴ Résolution 2015 (2011) du Conseil de sécurité, par. 8.

pirate devant ses tribunaux compétents. Dans le cas des accords bilatéraux, on peut citer les exemples d'accord entre le Kenya et des États européens.

25. Le Conseil de sécurité a dans plusieurs de ses résolutions évoqué la question de la législation nationale comme condition préalable et *sine qua non* à toute mesure répressive de la piraterie et des vols à main armée en mer. Autrement dit, l'État d'arrestation d'un pirate ne peut légitimement exercer sa compétence que s'il s'est doté d'une législation d'incrimination de l'infraction en question et satisfaire ainsi le principe pénal *nullum crimen, nulla poena sine lege* (il n'y a ni crime ni peine sans loi). C'est en référence à ce principe pénal que le Conseil de sécurité a demandé à tous les États de la région, c'est-à-dire du golfe de Guinée, d'ériger les actes de piraterie et de vol à main armée en mer en infractions pénales dans leur droit interne et d'ouvrir des enquêtes sur les auteurs de tels actes, de les poursuivre et de les extraditer⁸⁵. Ainsi, dans le contexte de la piraterie au large des côtes somaliennes, l'option de la création d'une juridiction spécialisée pour connaître des actes de piraterie a été proposée. Pour l'opérationnalisation d'une telle juridiction, il est apparu qu'une révision des lois somaliennes restait nécessaire afin de constituer une base pénale et procédurale appropriée pour les poursuites, et que « la clef pour qu'il y ait davantage d'États capables d'engager des poursuites contre les actes de piraterie résidait dans l'application nationale du régime juridique international – tel qu'énoncé dans la Convention des Nations Unies [...] sur le droit de la mer et dans le droit international coutumier, et complété par plusieurs résolutions du Conseil »⁸⁶. Le Conseil de sécurité a ainsi encouragé les États du golfe de Guinée à définir une stratégie d'ensemble qui comprenne les mesures suivantes : a) l'élaboration de législations et de réglementations nationales, là où il n'en existait pas, pour ériger en infraction les actes de piraterie et de vol à main armée en mer ; b) la mise au point d'un cadre régional de lutte contre les actes de piraterie et de vol à main armée en mer, prévoyant notamment la mise en commun d'informations et des mécanismes de coordination des opérations dans la région ; et c) l'élaboration de législations et de réglementations nationales ou leur renforcement pour mettre en œuvre les accords internationaux relatifs à la sûreté et à la sécurité de la navigation, conformément au droit international⁸⁷.

26. Sur le fondement de ce principe bien établi en droit pénal, le Conseil de sécurité a, dans sa résolution 1918 (2010) et plusieurs autres⁸⁸, demandé à « tous les États, y compris les États de la région » (c'est-à-dire de l'océan Indien et au large des côtes somaliennes) d'ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne de même que l'incitation, la facilitation et la tentative dans la perpétration des actes de piraterie⁸⁹. Sur la base de ce principe pénal, les communautés économiques régionales africaines ont joué un rôle fondamental dans la lutte contre la piraterie en exhortant les États membres de ces communautés à harmoniser leurs législations nationales en matière de lutte contre la piraterie et de poursuites des pirates. Cependant, il a été observé que les approches régionales en vue d'harmoniser les législations étaient effectives quand il existait des similitudes importantes au niveau des systèmes juridiques et des conditions socioéconomiques et politiques entre les États de la région.

27. C'est pourquoi le Conseil de sécurité, pour une meilleure application de ce principe, a invité les États, individuellement ou en coopération avec les organisations régionales, l'ONU DC et INTERPOL, entre autres, à examiner leur cadre juridique

⁸⁵ Résolution 2634 (2022) du Conseil de sécurité, par. 3.

⁸⁶ A/CN.4/757, par. 300.

⁸⁷ Résolution 2018 (2011) du Conseil de sécurité, par. 2 ; voir aussi A/CN.4/757, par. 314.

⁸⁸ A/CN.4/757, par. 281, en particulier la note 570.

⁸⁹ Ibid., par. 282.

interne de détention en mer des pirates pour s'assurer que leurs lois prévoient des procédures raisonnables, conformes au droit international des droits de l'homme applicable, et à examiner les procédures internes de sauvegarde des éléments de preuve qui pourraient être utilisés en matière pénale pour assurer l'admissibilité de ces éléments⁹⁰. Cet appel à la régionalisation des poursuites et du transfèrement des présumés pirates à travers une assistance peut se traduire par un appui des partenaires internationaux et des organisations de la région en vue de renforcer la capacité des États concernés, dans le domaine notamment de la conduite des patrouilles régionales ou bilatérales⁹¹.

B. Les Nations Unies et son organe spécialisé en matière de sécurité de la navigation : l'Organisation maritime internationale

28. Dans le contexte de la recrudescence de la piraterie, l'OMI a prié le Conseil de sécurité « de favoriser une réponse nationale et internationale rapide et coordonnée, et d'appeler les États à mettre en place une législation efficace pour traduire les auteurs présumés [d'actes de piraterie] en justice »⁹².

29. En tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, l'OMI est investie d'une mission, celle d'assurer la sécurité de la navigation dans le monde. Afin de gérer et de réduire toute menace pouvant compromettre la sécurité maritime, elle met au point des règles et recommandations et élabore des normes internationales visant à réglementer le transport maritime international, et à prévenir la pollution marine et la piraterie maritime. Dans le contexte de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer, l'OMI a joué un rôle majeur en adoptant des mesures pour protéger les navires et les marins. Cette organisation a également contribué à faciliter la coopération régionale dans la lutte contre ces deux formes de criminalité, qui ont d'ailleurs été à l'ordre du jour de ses travaux depuis le début des années 1980. À la fin des années 1990 et au début des années 2000, elle se concentrait sur la piraterie en mer de Chine méridionale ainsi que dans les détroits de Malacca et de Singapour, qui ont été les points chauds de la piraterie au niveau mondial. Depuis 2005, l'OMI dirige son attention sur la piraterie au large de la Somalie, dans le golfe d'Aden et dans l'ensemble de l'océan Indien. En outre, elle met en œuvre une stratégie visant à améliorer la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, conformément aux accords régionaux en matière de sûreté maritime. Avec l'appui et la coopération du secteur des transports maritimes, l'OMI a élaboré et adopté un certain nombre de mesures de lutte contre la piraterie, contribuant ainsi à limiter les effets préjudiciables de la piraterie dans le monde⁹³.

30. En 1988, l'OMI a adopté la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental⁹⁴. La Convention vise à lutter contre diverses formes d'actes illicites en mer, y compris la piraterie, les attaques contre les navires, le détournement de navires et d'autres activités criminelles commises en mer. Elle énonce des dispositions pour la prévention, la répression et la coopération en matière de poursuites pénales pour ces

⁹⁰ Résolution 1976 (2011) du Conseil de sécurité, par. 16.

⁹¹ A/CN.4/757, par. 324 ; et résolution 2018 (2011) du Conseil de sécurité, par. 3.

⁹² A/CN.4/757, par. 217.

⁹³ OMI, « Sûreté maritime », disponible à l'adresse suivante : <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/Default.aspx>.

⁹⁴ Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (Rome, 10 mars 1988), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1678, n° 29004, p. 201.

actes. Le 12 décembre 2002, le Code ISPS a été adopté par l'OMI lors d'une réunion du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation. Le Code a été élaboré en réponse aux préoccupations croissantes concernant la sécurité maritime à la suite des attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis d'Amérique, qui ont montré que les navires et les installations portuaires étaient vulnérables aux actes de terrorisme. Le Code ISPS établit des normes de sécurité et des mesures pour prévenir les actes de terrorisme et les menaces à la sécurité maritime, et oblige les États membres de l'OMI à mettre en place des régimes nationaux de sécurité conformes au Code. Le Code ISPS a contribué à renforcer la sécurité dans le secteur maritime en mettant en place des procédures de contrôle, des plans de sûreté et des mesures de formation pour les équipages et le personnel portuaire, afin de prévenir les actes de piraterie, les attaques terroristes et autres menaces à la sécurité de la navigation. Bien que le Code ne traite pas directement de la piraterie, il a des liens indirects avec cette question, puisque son objet consiste à établir et à renforcer la sécurité générale de la navigation, dans les ports et à l'endroit des navires.

31. En décembre 2009, à la faveur de la recrudescence des actes de piraterie au large des côtes somaliennes, l'OMI a adopté la résolution A.1025(26)⁹⁵ sur 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. Elle a donné une définition du vol à main armée à l'encontre des navires que le Rapporteur spécial a reprise sans en changer fondamentalement la substance, permettant ainsi de faire une claire distinction en droit international applicable entre la piraterie, qui se commet en haute mer, et le vol à main armée en mer, qui se produit dans les eaux territoriales⁹⁶.

32. Dans sa mission de sensibilisation, l'OMI publie également des rapports d'incidents⁹⁷ relatifs aux actes de piraterie et aux vols à main armée à l'encontre des navires sur la base des données transmises par les États membres et les organisations internationales pertinentes. Le premier de ces rapports a été publié en 1982. Depuis juillet 2002, les rapports mensuels et annuels publiés par l'OMI sur la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires classent de façon distincte les différents actes ou tentatives d'actes de piraterie (eaux internationales) et les vols à main armée à l'encontre des navires (eaux territoriales). Ces rapports mensuels relatent le nom et la description des navires attaqués ; l'emplacement, la date et l'heure des incidents ; les conséquences pour l'équipage, le navire ou la cargaison ; et les actions entreprises par l'équipage et les autorités côtières⁹⁸. Si l'OMI est perçue comme un organe légiférant en matière de sécurité de la navigation, l'OTAN est vue comme une institution opérationnelle intervenant militairement en mer, avec l'engagement des marines de ses États membres.

C. L'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

33. L'OTAN est une alliance militaire intergouvernementale qui vise à garantir la sécurité de ses membres au moyen de la défense collective. En effet, le Traité de l'Atlantique Nord aborde principalement des questions de sécurité collective et

⁹⁵ OMI, résolution A.1025(26) de l'Assemblée en date du 2 décembre 2009, disponible à l'adresse suivante : <https://wwwcdn.imo.org/localresources/fr/OurWork/Security/Documents/1025.pdf>.

⁹⁶ Voir le premier rapport du Rapporteur spécial (A/CN.4/758).

⁹⁷ OMI, « Rapports d'incidents sur la piraterie », disponible à l'adresse suivante : <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy-Reports-Default.aspx>.

⁹⁸ Ibid.

d'assistance mutuelle en cas d'agression armée. En outre, l'OTAN joue un rôle important dans la lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée en mer⁹⁹.

34. L'OTAN a été impliquée, avec l'autorisation du Conseil de sécurité agissant sur la base du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, dans la lutte contre la piraterie maritime, notamment dans le golfe d'Aden et la région environnante au large des côtes somaliennes. La piraterie maritime dans cette région a été une préoccupation majeure pour le commerce maritime international, en raison des attaques contre les navires marchands et des enlèvements de marins par des groupes de pirates. C'est dans ce contexte qu'entre 2009 et 2016, l'OTAN a mené l'opération Ocean Shield¹⁰⁰ pour lutter contre la piraterie dans la région, grâce aux navires de guerre de ses États membres autorisés à patrouiller activement dans le golfe d'Aden et ses eaux environnantes pour dissuader les attaques de pirates, escorter les navires marchands vulnérables et coordonner les efforts avec d'autres forces navales internationales engagées dans la lutte contre la piraterie. Ces opérations ont eu un impact majeur sur la réduction du nombre d'attaques de pirates dans la région.

35. On retient que les pratiques de lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée en mer découlent du droit interne des États, du droit international, d'une combinaison du droit interne et du droit international, ou enfin du droit régional ou sous-régional à travers des accords de coopération entre les États d'une région ou sous-région pour prévenir et réprimer ces deux types de criminalité. Pour y parvenir, les États ont mis en œuvre des patrouilles navales, déployé des navires de guerre pour patrouiller dans les zones à risque de piraterie, l'objectif étant de dissuader les pirates de passer à l'acte et de réagir rapidement en cas d'incident ou d'alerte. De même, certains États ont mis en place des escortes de navires marchands vulnérables par des navires de guerre ou des équipes de sécurité privée afin de dissuader les pirates d'attaquer. Les États ont aussi mis en place des systèmes de partage des informations grâce aux centres de coordination et d'information sur la piraterie. Ces centres d'information sur la piraterie maritime sont des organisations qui jouent un rôle essentiel dans la collecte, la diffusion et l'analyse d'informations sur les incidents de piraterie maritime et d'autres activités illicites en mer. Ces centres aident les États à surveiller les menaces de piraterie dans des zones maritimes spécifiques et à y répondre.

36. Bien que la réglementation internationale soit nécessaire, il s'est avéré pertinent d'envisager des approches régionales pour traiter certaines problématiques qui relèvent de la catégorie des enjeux globaux, comme la sécurité maritime en général et, plus particulièrement, le défi de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer.

III. Approches régionales et sous-régionales de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer

37. L'état du droit régional concernant la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer varie en fonction des régions maritimes du monde. Dans certaines régions, des organisations régionales et sous-régionales ont négocié et adopté des accords, des protocoles et des mécanismes de coopération pour résoudre les problèmes de sécurité maritime auxquels ils sont confrontés en général, et pour traiter

⁹⁹ Laurie R. Blank, « The use of force against pirates », dans Michael P. Scharf, Michael A. Newton et Milena Sterio, dir. publ., *Prosecuting Maritime Piracy – Domestic Solutions to International Crimes*, Cambridge University Press, 2015, p. 103 à 118, à la page 116.

¹⁰⁰ OTAN, « Opérations de lutte contre la piraterie (2008-2016) », 19 mai 2022, disponible à l'adresse suivante : https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_48815.htm.

efficacement les crimes de piraterie et de vol à main armée en mer de manière plus spécifique. En Afrique, en Asie, en Amérique, en Europe et en Océanie, des approches régionales de lutte contre diverses formes de criminalité maritime, y compris la piraterie et le vol à main armée en mer, sont éprouvées sur la base du principe de la coopération reflété à l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et dont les dispositions, parce qu'elles sont d'une trop grande généralité, ne peuvent offrir aux États des directives suffisamment objectives pour une mise en œuvre effective et opérationnelle du concept de coopération. Il revient donc aux États, dans les différentes régions maritimes du globe, de donner un sens, un contenu et une portée à la fois matérielle, conceptuelle et opérationnelle en matière de prévention et de répression de la piraterie et du vol à main armée en mer. Autrement dit, la tâche semble revenir aux États de combler les insuffisances ou la vacuité de l'article 100 dans le cadre des organisations régionales et sous-régionales, à travers des accords bilatéraux et dans le contexte des approches ou initiatives multilatérales.

A. L'Afrique et son approche régionale de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer

38. Le continent africain a été la région la plus touchée par la piraterie et le vol à main armée en mer pendant les trois décennies passées. Ces crimes ont été particulièrement perpétrés dans le golfe de Guinée et dans l'océan Indien, au large des côtes somaliennes.

39. La piraterie et le vol à main armée en mer ont touché de nombreux États d'Afrique. Dans plusieurs régions de ce continent, les États ont bien perçu la nécessité de coopérer pour prévenir et réprimer ces actes criminels de nature transnationale et qui nuisent à la sécurité de la navigation, au développement des économies des États africains touchés par ces types de criminalité en mer, et à la stabilité sociale et politique de ces États. Le Conseil de sécurité a, à l'unanimité de ses membres, adopté la résolution [2039 \(2012\)](#) par laquelle il a prié les États de la région du golfe de Guinée de convoquer un sommet en vue d'élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie, ainsi que d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies maritimes qui comprendraient un cadre juridique visant à poursuivre les auteurs d'actes de piraterie et de vol à main armée en mer¹⁰¹. En 2014, l'Union africaine a adopté la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050.

40. Devant l'ampleur des conséquences néfastes de ces crimes en mer pour les États riverains du golfe de Guinée ou de l'océan Indien, particulièrement pour la Somalie pendant les quinze dernières années, les États africains concernés ont décidé de prendre des mesures pour endiguer ces fléaux. Ainsi, plusieurs mesures de prévention et de répression ont été prises, d'abord individuellement par les États, à travers l'adoption de législations nationales de répression de la piraterie et du vol à main armée en mer, puis dans le cadre régional, à travers la création des instruments de coopération régionale de lutte contre les diverses formes de criminalité maritime.

41. Au niveau continental, l'acte juridique relativement le plus récent – mais qui n'est pas encore en vigueur – est la Charte de Lomé¹⁰². Cette charte se veut un instrument juridiquement non contraignant adopté lors du Sommet extraordinaire de l'Union africaine sur la sûreté, la sécurité maritime et le développement en Afrique, tenu à Lomé en 2016. Elle vise à renforcer la coopération entre États africains en matière de sûreté et de sécurité maritimes. Elle réaffirme l'engagement des États africains à lutter contre la piraterie maritime et d'autres actes illicites en mer, qui

¹⁰¹ Résolution [2039 \(2012\)](#) du Conseil de sécurité, par. 3 et 5.

¹⁰² Voir *supra* la note 13.

constituent des menaces pour la sécurité maritime dans la région, et encourage la coopération entre États africains et entre ces États et la communauté internationale pour combattre la piraterie et les autres formes de criminalité maritime. La Charte met l'accent sur l'importance de la coopération à travers l'échange d'informations, la coordination des efforts et la collaboration avec les organisations régionales et internationales concernées. Elle reconnaît en outre la nécessité de renforcer les capacités des États africains en matière de surveillance maritime, de patrouilles des espaces maritimes et des côtes, ainsi que de prévention et de répression comme réponses à la piraterie et aux autres formes de criminalité maritime. Elle encourage également la mise en place de centres régionaux d'échange d'informations pour faciliter la coordination. La Charte appelle en outre à l'harmonisation des législations nationales des États d'Afrique au sujet de la piraterie, et les encourage à adopter des lois et des réglementations appropriées pour lutter contre la piraterie et d'autres activités illicites en mer, et à mettre en œuvre les instruments internationaux pertinents. Elle fait la promotion de l'« économie bleue » et met l'accent sur le développement durable des ressources marines et côtières en Afrique, ce qui pourrait contribuer à réduire les incitations à la piraterie en offrant des alternatives économiques aux populations locales, qui ont tendance à devenir pirates faute d'emplois et de revenus.

42. Il faut rappeler qu'avant l'adoption de la Charte de Lomé, plusieurs des instruments juridiques concernant la sécurité maritime avaient été adoptés au niveau du continent africain, notamment la charte relative aux transports maritimes¹⁰³ adoptée à Durban lors de la deuxième Conférence des ministres de l'Union africaine chargés des transports maritimes, ainsi qu'une résolution sur la sécurité et la sûreté maritimes et la protection de l'environnement marin¹⁰⁴. Cette charte, bien que n'étant pas encore en vigueur, définit le cadre général d'une coopération, dans la mesure où elle vise à instaurer « une politique harmonisée des cadres juridiques et institutionnels pour le secteur maritime en Afrique »¹⁰⁵ et appelle à adopter des mesures effectives pour combattre la piraterie et d'autres actes illicites contre la navigation à travers la coopération avec d'autres organisations internationales¹⁰⁶.

43. En plus de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), qui ont mis en place des institutions de lutte contre diverses formes de criminalité en mer, y compris la piraterie et le vol à main armée en mer, plusieurs autres organisations régionales ou sous-régionales ont été créées. Il s'agit notamment de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), qui a encouragé le secrétariat de l'Organisation de coopération régionale des chefs de police de l'Afrique australe, à travers le sous-comité juridique, à mener une étude sur les législations des États membres en matière d'extradition dans la région, et à faire des recommandations sur la manière de résoudre les obstacles à l'extradition des coupables d'actes de piraterie dans la région¹⁰⁷.

44. Il en est de même de la Communauté de l'Afrique de l'Est, qui comprend notamment le Kenya, l'Ouganda et la République-Unie de Tanzanie, lesquels se sont

¹⁰³ Union africaine, African Maritime Transport Charter, document AU/MT/MIN/1 (II), 16 octobre 2009.

¹⁰⁴ Union africaine, Durban resolution on maritime safety, maritime security and protection of the marine environment in Africa, document AU/MT/MIN/DRAFT/Res. (II), 16 octobre 2009.

¹⁰⁵ Paul Musili Wambua, « The legal framework for adjudication of piracy cases in Kenya: review of the jurisdictional and procedural challenges and the institutional capacity », dans Anna Petrig, dir. publ., *Droit de la piraterie maritime* (voir *supra* la note 51), p. 1 à 37, à la page 11.

¹⁰⁶ *Ibid.*, citant l'article 26 (par. 2) du projet de charte africaine des transports maritimes.

¹⁰⁷ Fouché, « Harmonized legal framework for Africa as an instrument to combat sea piracy » (voir *supra* la note 81), p. 154.

emparés de la question de la piraterie et ont pris conscience de la nécessité d'harmoniser leurs législations en cette matière. Ainsi, le bureau régional d'INTERPOL pour la Communauté de l'Afrique de l'Est avait inscrit au rang des priorités la piraterie au large de la Somalie et posé la question de la création d'un cadre juridique harmonisé pour les États riverains de la côte d'Afrique de l'Est¹⁰⁸. L'Autorité intergouvernementale pour le développement des États d'Afrique de l'Est est une communauté économique régionale qui comprend Djibouti, l'Érythrée, l'Éthiopie, le Kenya, la Somalie, le Soudan, le Soudan du Sud et l'Ouganda. Dans la lutte contre la piraterie en Somalie, ses États membres ont vu l'importance pour eux d'harmoniser leurs législations en matière de piraterie¹⁰⁹. Les États membres de l'Union du Maghreb arabe (Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie) ont aussi été sensibilisés sur la question cruciale de l'harmonisation des législations¹¹⁰. Dans le cadre du présent rapport, seuls sont examinés les principaux instruments juridiques, à savoir le Code de conduite de Djibouti et le Code de conduite de Yaoundé, qui traitent principalement de la sécurité maritime, y compris la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer.

1. Le Code de conduite de Djibouti

45. En plus de la Charte de Lomé, qui reste à ce jour un instrument juridique non contraignant, existent d'autres instruments régionaux de lutte contre la piraterie, notamment le Code de conduite de Djibouti¹¹¹. Ce code est un accord international adopté en 2009 pour lutter contre la piraterie maritime au large de la Corne de l'Afrique, en particulier dans la région du golfe d'Aden et de l'océan Indien occidental. Sur le plan géographique, il comprend non seulement les États côtiers de l'océan Indien et du golfe d'Aden, mais aussi ceux de la mer Rouge. Le Code rassemble 20 États signataires, notamment de l'Afrique de l'Est et du Moyen-Orient, à savoir : l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, les Comores, Djibouti, l'Égypte, les Émirats arabes unis, l'Érythrée, l'Éthiopie, la Jordanie, le Kenya, Madagascar, les Maldives, Maurice, le Mozambique, Oman, la République-Unie de Tanzanie, les Seychelles, la Somalie, le Soudan et le Yémen¹¹². Ces États ont par la suite établi des comités nationaux multi-institutionnels et pluridisciplinaires de sûreté maritime et de facilitation, avec des dispositions analogues au niveau des ports afin d'élaborer des plans d'action et de mettre en œuvre des procédures efficaces en matière de sûreté. Comme l'indique son libellé (code de conduite), le Code n'a pas vocation à être un instrument juridiquement contraignant au regard de sa formulation.

46. Le Code de conduite de Djibouti est déterminant pour la répression des actes de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires dans ces deux zones que sont le golfe d'Aden et l'océan Indien occidental. De plus, son champ d'application a été élargi afin de couvrir d'autres activités maritimes illicites comme la traite des personnes ou la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Dans le cadre d'une réunion de haut niveau organisée à Djedda (Arabie saoudite) en janvier 2017, les signataires du Code de conduite de Djibouti ont adopté un code de conduite révisé

¹⁰⁸ Ibid., p. 155.

¹⁰⁹ Ibid., p. 156.

¹¹⁰ Ibid.

¹¹¹ Voir *supra* la note 12.

¹¹² OMI, « Contenu et évolution du Code de conduite de Djibouti », disponible à l'adresse suivante : <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx>.

dénommé Amendement de Djedda au Code de conduite de Djibouti¹¹³. Les États parties à ce code ont accepté de coopérer, avec le soutien de l'OMI et d'autres parties prenantes, afin de renforcer leurs capacités nationales et régionales et de faire face à d'autres problèmes de sûreté maritime. L'Amendement de Djedda au Code de conduite de Djibouti devait permettre de limiter les actes de piraterie, les vols à main armée à l'encontre des navires et les autres activités maritimes illicites, ainsi que la criminalité des pêches, dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden. Il invite les États signataires à coopérer de la façon la plus large possible en vue de réprimer la criminalité transnationale organisée dans le domaine maritime. En outre, l'Amendement de Djedda au Code de conduite de Djibouti prévoit que les États signataires doivent coopérer afin de notifier et de mettre en commun les renseignements pertinents ; d'intercepter les navires et/ou aéronefs dont il est soupçonné qu'ils commettent de tels délits ; de veiller à ce que les personnes qui commettent ou tentent de commettre des actes illicites en mer soient appréhendées et traduites en justice ; et de simplifier la prise en charge, le traitement et le rapatriement des gens de mer, des pêcheurs, du personnel de bord et des passagers ayant fait l'objet d'actes illicites en mer¹¹⁴, en prenant en compte les questions de droit portant sur la conduite des enquêtes, des arrestations, des poursuites et des opérations navales conjointes.

47. Le Code de conduite de Djibouti met donc un accent particulier sur la coopération dans la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer dans la région à travers plusieurs de ses dispositions. En effet, l'article 4 (par. 7) du Code comporte des éléments de coopération, notamment la consultation en cas de saisie ou d'arrestation d'un pirate entre l'État saisissant ou d'arrestation et d'autres entités. La référence à « d'autres entités » pourrait impliquer que la coopération n'est pas requise uniquement entre États parties exerçant leur compétence, mais aussi entre États et entités non étatiques. La coopération entre les diverses entités concernées par la lutte contre ces deux formes de criminalité en mer est mise en œuvre dans le respect du principe de la souveraineté des États lorsque la piraterie a lieu dans la mer territoriale d'un État partie au Code¹¹⁵, qui demande aux États parties d'adopter des législations d'incrimination de la piraterie et du vol à main armée contre les navires et d'établir leur compétence en matière de poursuite ou d'extradition des auteurs de tels crimes.

48. Les accords dits « shiprider » s'inscrivent aussi dans cette approche de régionalisation des saisies, des arrestations, des détentions et des jugements des pirates et résolvent dans une certaine mesure la problématique des conflits de compétence, vu la nature transnationale des crimes commis en mer, particulièrement ceux de piraterie et de vol à main armée en mer. Le Conseil de sécurité a bien perçu cette problématique lorsqu'il a invité tous les États et toutes les organisations régionales qui luttent contre la piraterie au large des côtes somaliennes à conclure des accords ou arrangements spéciaux avec les pays disposés à prendre livraison des pirates pour embarquer des agents des services de lutte contre la criminalité (« shipriders ») de ces pays, en particulier au sein de la région, en vue de faciliter la conduite des enquêtes et des poursuites à l'encontre des personnes détenues pour actes de piraterie et de vol à main armée commis au large des côtes somaliennes¹¹⁶. Il a par

¹¹³ Code de conduite révisé concernant la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites dans la zone de l'océan Indien occidental et du golfe d'Aden, disponible à l'adresse suivante : <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A2%20Revised%20Code%20Of%20Conduct%20Concerning%20The%20Repression%20Of%20Piracy%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20Secretariat.pdf>.

¹¹⁴ Ibid., art. 2, par. 1.

¹¹⁵ Code de conduite de Djibouti (voir *supra* la note 12), art. 4 (par. 8) et 5 (par. 2).

¹¹⁶ Résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité, par. 3.

ailleurs souligné le rôle des « secteurs infestés par la criminalité où sont menées des activités terrestres liées à la piraterie »¹¹⁷.

49. Il convient de préciser cependant que le Code de conduite de Djibouti ne constitue pas un instrument juridique contraignant, ce qui est indiqué dans ses dispositions diverses¹¹⁸. Bien que le Code ait une portée juridique non contraignante, il a pour vocation de renforcer la coopération dans les interventions des marines des États membres au moment où elles doivent exercer les poursuites contre des pirates. En effet, le Code admet la possibilité pour les États participants d'embarquer des agents armés à bord des navires ou aéronefs de patrouille d'un autre État participant¹¹⁹ dans le seul but de faciliter les poursuites et, en même temps, de résoudre la question des conflits de compétence au moment des poursuites, des arrestations et des jugements. Une telle disposition ne pourrait être mise en œuvre sans une volonté réelle de coopération entre les États parties au Code, car de cette coopération dépend l'ouverture des procédures judiciaires par les tribunaux nationaux contre les présumés pirates ou voleurs à main armée contre les navires. L'exercice de la compétence, en ce qui a trait aux poursuites opérationnelles et judiciaires des pirates, suppose l'existence préalable d'un cadre juridique et institutionnel de coopération régionale qui ne peut être effectif et efficace que si des législations sont adoptées et mises en harmonie les unes avec les autres, c'est-à-dire qu'elles soient presque au même niveau de normativité pour permettre en toute légalité les poursuites et les peines applicables aux présumés pirates et voleurs armés en mer.

50. L'étude du Code de conduite de Djibouti, en ce qui a trait à l'exercice de la compétence des États parties, permet de faire au moins trois observations. D'abord, il est nécessaire de légiférer sur la piraterie dans le cas où un État ne s'est pas doté de lois nationales. Ensuite, si ces lois nationales existent, il faudrait s'assurer qu'elles sont en harmonie ou en conformité avec la définition de la piraterie au sens de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la définition du vol à main armée en mer selon la résolution A.1025(26) de l'OMI. Enfin, cette harmonisation des législations nationales devrait se faire par rapport aux dispositions du Code de conduite de Djibouti, notamment sur les questions d'incrimination et de répression des actes de piraterie et de vol à main armée contre les navires, et au regard du Mémoire d'entente du Réseau sous-régional intégré de garde-côtes des États d'Afrique de l'Ouest et du Centre et des directives définissant les dispositions en matière d'exercice de la compétence, de conduite des recherches et de poursuite des présumés auteurs du crime¹²⁰.

51. En effet, dans ce contexte régional, les législations nationales qui reprennent les dispositions du Code de conduite de Djibouti et directives du Mémoire d'entente du Réseau sous-régional intégré de garde-côtes des États d'Afrique de l'Ouest et du Centre restent conformes à la légalité dès lors que le Code a été ratifié par un État partie. Le Code fait dès lors partie du droit interne de ce dernier et donc s'applique comme une législation en bonne et due forme, permettant à l'État d'exercer en toute légalité sa compétence judiciaire et juridique, comme l'a fait le Kenya¹²¹ pour les affaires de piraterie dont il a été saisi.

52. Concernant l'obligation de coopérer, l'on peut retenir qu'elle se trouve bien reflétée dans le Code de conduite de Djibouti, qui fait obligation aux États à travers des arrangements ou accords sur la poursuite ou l'extradition des pirates et des voleurs

¹¹⁷ Résolution 1976 (2011) du Conseil de sécurité, par. 4.

¹¹⁸ Code de conduite de Djibouti (voir *supra* la note 12), article 15, al. a.

¹¹⁹ *Ibid.*, art. 7.

¹²⁰ *Ibid.*, art. 11.

¹²¹ Musili Wambua, « The legal framework for adjudication of piracy cases in Kenya » (voir *supra* la note 105), p. 10 et 11.

à main armée en mer¹²². Le recours aux agents officiels embarqués à bord des navires afin d'arrêter les pirates¹²³ est une autre illustration de la coopération, surtout dans les situations de conflit de compétence entre États participants qui peuvent, selon les circonstances, se prévaloir de leur compétence de poursuite ou de leur compétence de juger¹²⁴. Tout comme le Code de conduite de Djibouti, le Code de conduite de Yaoundé reste aussi et à ce jour un instrument juridique non contraignant, tout en militant pour une consolidation de la coopération en mer à travers une architecture institutionnelle et opérationnelle en quatre niveaux de mise en œuvre de la lutte contre la piraterie et les diverses formes de criminalité maritime.

2. Le Code de conduite de Yaoundé et l'architecture de Yaoundé

53. Le Code de conduite de Yaoundé¹²⁵ est issu de plusieurs accords et protocoles adoptés lors de réunions de haut niveau entre les pays de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Ses objectifs généraux sont notamment la lutte contre la piraterie, la pêche illégale, la pollution maritime et d'autres menaces maritimes. Le Code établit le cadre général de la coopération entre les pays membres en matière de prévention et de 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 Centre. Il a pour cadre l'architecture de Yaoundé, dont la devancière était l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, créée en 1975 et qui, dans le domaine du transport maritime et portuaire a pu « développer un “réseau intégré de garde-côtes” et [...] favoriser la coordination régionale »¹²⁶.

54. Le Code de conduite de Yaoundé est un instrument de mise en œuvre de la coopération régionale en matière de prévention et de répression de la piraterie et du vol à main armée en mer. Il s'applique aux États d'Afrique de l'Ouest et du Centre riverains du golfe de Guinée. La mise en œuvre du Code est assurée par les deux principales organisations sous-régionales que sont la CEDEAO et la CEEAC. Dans le cadre de ces deux organisations, les accords spéciaux permettent aux États parties de coopérer en vue de faciliter les poursuites et le jugement des pirates et des voleurs à main armée en mer. À l'instar du Code de conduite de Djibouti, le Code de conduite de Yaoundé reste un instrument juridiquement non contraignant pour les États parties et dont l'objet principal est de renforcer la coopération entre les États signataires en vue de mener la lutte contre l'ensemble des infractions maritimes, y compris la piraterie, dans le golfe de Guinée.

55. Les initiatives politiques et juridiques sur ces problématiques ont commencé véritablement en 2013. En effet, devant la gravité des actes de piraterie, de vol à main armée en mer et autres formes de criminalité maritime perpétrés les années précédentes au large des côtes africaines du golfe de Guinée et de l'océan Indien dans les eaux somaliennes, les chefs d'État et de gouvernement des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre se sont réunis le 23 juin 2013 à Yaoundé en vue de renforcer la coopération en matière de lutte contre les activités illicites commises dans le golfe de Guinée. Ayant pris conscience de la nature transnationale de la piraterie maritime et des conséquences néfastes pour leurs économies, les États africains ont compris que la coopération devenait une exigence de gouvernance maritime, à laquelle ils sont convenus de donner un contenu ou un sens sur les plans institutionnel, juridique,

¹²² Code de conduite de Djibouti (voir *supra* la note 12), art. 2 (par. 1) et 4 (par. 3 a, 6 et 7).

¹²³ *Ibid.*, art. 7.

¹²⁴ Musili Wambua, « The legal framework for adjudication of piracy cases in Kenya » (voir *supra* la note 105), p. 13.

¹²⁵ Voir *supra* la note 11.

¹²⁶ Antonin Tisseron, « Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée – L'architecture de Yaoundé : dix ans après, au milieu du gué », Institut de recherche stratégique de l'école militaire, étude n° 104, mars 2023, p. 19.

politique et opérationnel. Ainsi, trois principales institutions qui existaient ont vu leurs missions s'adapter et s'élargir au regard de l'émergence et de la recrudescence d'une variété de formes de criminalité maritime, principalement les actes de piraterie et de vol à main armée en mer commis le long des côtes africaines. Ces institutions sont la CEDEAO, la CEEAC et la Commission du golfe de Guinée (CGG).

56. C'est l'ensemble de cette ossature qui, dans le contexte particulier du golfe de Guinée, constitue ce qu'il est convenu d'appeler l'architecture de Yaoundé, qui tend à donner un contenu véritablement opérationnel à la notion de coopération dans le domaine de la sécurité maritime. Cette opérationnalisation du concept de coopération est déclinée à travers la création des centres régionaux affectés à la sécurité maritime. Il s'agit du Centre interrégional de coordination (CIC), basé à Yaoundé, du Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC), basé à Pointe-Noire (Congo), et du Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO), dont le siège est à Abidjan, ainsi que des centres multinationaux de coordination maritime. En plus de ces centres de coordination régionaux, chaque État côtier de la région du golfe de Guinée a compétence pour se doter d'un centre national référent¹²⁷ dédié à la sécurité maritime.

57. La CEDEAO est composée des États suivants : le Bénin, le Burkina Faso, Cabo Verde, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, le Libéria, le Mali, le Niger, le Nigéria, la Sierra Leone, le Sénégal et le Togo. À l'origine, elle était conçue comme une organisation à vocation économique, mais qui s'est de plus en plus engagée dans le domaine de la sécurité et de la paix. L'engagement de cette organisation sous-régionale est à l'œuvre dans le domaine particulier de la sécurité et de la sûreté maritimes, puisqu'elle exhorte ses États membres à inscrire leurs politiques maritimes dans des approches globales et intégrées qui prennent en compte la mise en commun des ressources et la prise en charge collective de la sécurité maritime¹²⁸ dans la région.

58. La CGG est composée, depuis sa création en 2001, des États suivants : l'Angola, le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale, le Nigéria, la République démocratique du Congo et Sao Tomé-et-Principe. Elle a pour mission de contribuer à « l'harmonisation des politiques des États membres en matière de sécurité et de paix, de gestion du pétrole et des ressources naturelles, de transport et de libre circulation des hommes et des biens »¹²⁹, et reste ouverte à l'adhésion des autres États du golfe de Guinée situés sur les côtes de l'océan Atlantique.

59. La CEEAC est composée des États suivants : l'Angola, le Burundi, le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale, la République centrafricaine, la République démocratique du Congo, le Rwanda, Sao Tomé-et-Principe et le Tchad. Elle a pour mission principale de promouvoir entre ses membres « un avenir commun, dans un environnement de paix, de sécurité et de stabilité, assuré par le développement durable, la bonne gouvernance, l'amélioration croissante des conditions de vie des citoyens, la liberté et la justice »¹³⁰.

60. Devant la montée de l'insécurité maritime en Afrique centrale a été adopté en 2009 le Protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des États de la CEEAC du golfe de Guinée¹³¹, dont la mise en œuvre est assurée par le

¹²⁷ Ibid., p. 11.

¹²⁸ Ibid., p. 20.

¹²⁹ Ibid., p. 21.

¹³⁰ CEEAC, « La CEEAC en bref », 28 mai 2023, disponible à l'adresse suivante : <https://ceeac-eccas.org/2023/05/28/la-ceeac-en-bref/>.

¹³¹ Protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des États de la CEEAC du golfe de Guinée (Kinshasa, 24 octobre 2009), disponible à l'adresse suivante : https://au.int/sites/default/files/documents/30854-doc-eccas_protocol_0.pdf.

CRESMAC. Ce centre ayant pour ancrage institutionnel la CEEAC s'est vu assigner six objectifs dans la sauvegarde de la sécurité maritime régionale, à savoir : 1) l'échange et la gestion de l'information ; 2) la surveillance commune de l'espace maritime par la mise en place de procédures opérationnelles conjointes et les moyens interopératoires associés ; 3) l'harmonisation juridique et institutionnelle de l'action des États en mer ; 4) l'institution d'une taxe maritime communautaire ; 5) l'acquisition et l'entretien des équipements majeurs ; et 6) l'institutionnalisation d'une conférence maritime périodique.

61. En plus des institutions politiques impliquées dans la gouvernance des océans dans le golfe de Guinée, sont créés des centres régionaux de coordination en vue de la prévention et de la répression de la piraterie, du vol à main armée en mer et d'autres crimes commis dans la région. Parmi ces centres, on peut citer les centres multinationaux de coordination maritime, qui accomplissent des fonctions de planification et de suivi des opérations dans les zones maritimes préalablement définies et pour lesquelles les États riverains s'engagent par la signature d'accords sur la surveillance maritime et les patrouilles conjointes, sous le commandement opérationnel du centre concerné¹³². Les centres multinationaux de coordination maritime de l'Afrique de l'Ouest coopèrent avec le CRESMAO, tandis que ceux de l'Afrique centrale fonctionnent avec le CRESMAC. Les centres multinationaux de coordination maritime établissent leurs compétences respectives sur plusieurs zones maritimes définies le long du golfe de Guinée. Il s'agit des zones suivantes : zone A (Angola, Congo et République démocratique du Congo) ; zone D (Cameroun, Gabon, Guinée équatoriale et Sao Tomé-et-Principe) ; zone E (Bénin, Niger, Nigéria et Togo) ; zone F (Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Guinée, Libéria et Sierra Leone) ; et zone G (Cabo Verde, Gambie, Guinée-Bissau, Mali et Sénégal).

62. L'architecture de Yaoundé a fondamentalement pour objectif de contribuer à établir et à renforcer la coopération entre États africains du golfe de Guinée en matière de prévention et de répression de la piraterie maritime, des vols à main armée en mer et d'autres crimes commis au large des côtes des États concernés. Cette architecture se caractérise par quatre niveaux de mise en œuvre présentés ci-dessous.

63. Le niveau politique (1^{er} niveau) est sous-régional et fait intervenir en amont les institutions sous-régionales, à savoir la CEDEAO, la CEEAC et la CGG, dont les rôles et missions ont été présentés précédemment. Ces institutions exercent « la tutelle politique et la direction de l'architecture de Yaoundé »¹³³. Pour la mise en œuvre du Code de conduite de Yaoundé, les deux communautés économiques que sont la CEDEAO et la CEEAC ont signé avec la CGG un mémorandum d'entente¹³⁴. Le rôle de la CGG consiste à établir le cadre de coopération entre les trois institutions dans plusieurs domaines, notamment la conduite des actions conjointes, le suivi et l'évaluation de la coopération régionale¹³⁵.

64. Le niveau stratégique (2^e niveau) porte sur la coopération entre les États côtiers d'Afrique de l'Ouest et ceux d'Afrique centrale, laquelle est mise en œuvre par le CIC, qui assure la coordination interrégionale à travers la « supervision stratégique » du Code de conduite de Yaoundé. Le CIC assure l'interface entre les deux centres régionaux que sont, d'une part, le CRESMAO dans le contexte géographique des États

¹³² Tisseron, « Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée » (voir *supra* la note 126), p. 22.

¹³³ Ibid., p. 30.

¹³⁴ Mémorandum d'entente entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest (Yaoundé, 25 juin 2013), disponible à l'adresse suivante : https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-memorandum_dentente_-_gulf_of_guinea_summit.pdf.

¹³⁵ Tisseron, « Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée » (voir *supra* la note 126), p. 30.

membres de la CEDEAO, pour l'Afrique de l'Ouest, et d'autre part, le CRESMAC dans le contexte géographique des États membres de la CEEAC, pour l'Afrique centrale. Le CIC est chargé de coordonner les actions avec les centres multinationaux de coordination maritime, de coordonner les échanges avec les partenaires internationaux dans leur zone de responsabilité et de mettre en œuvre les deux stratégies maritimes régionales¹³⁶. Le CIC est investi de plusieurs missions, à savoir la préparation et l'organisation des réunions des hauts responsables, la promotion d'un cadre stratégique unique, l'appui aux partenariats externes et au renforcement des liens entre les deux espaces régionaux, l'harmonisation des cadres juridiques ainsi que des standards de formation et d'entraînement, la collecte et le partage de l'information maritime, le plaidoyer auprès des États, et le suivi des questions liées aux frontières maritimes¹³⁷. Il s'est donné en outre comme objectifs de renforcer les capacités juridiques et judiciaires des États membres en matière de sûreté et de sécurité maritimes, de renforcer les compétences professionnelles des services de répression maritime, de contribuer au partage des informations relatives à la sécurisation de l'espace maritime, et de contribuer à l'identification, à la délimitation et à la démarcation des frontières maritimes ainsi qu'à la résolution pacifique des conflits¹³⁸.

65. Le niveau opérationnel (3^e niveau) porte sur la mise en œuvre effective des deux stratégies maritimes régionales à travers la coopération entre les centres régionaux de sécurité maritime – le CRESMAO pour l'Afrique de l'Ouest et le CRESMAC pour l'Afrique centrale – et les centres multinationaux de coordination maritime. Les centres régionaux de sécurité maritime disposent ainsi « potentiellement d'un rôle opérationnel en termes de coordination à l'échelle de la région [...] pour permettre une plus grande rapidité dans l'échange d'informations »¹³⁹.

66. Le niveau national (4^e niveau) reconnaît à chaque État côtier du golfe de Guinée la compétence de se doter d'un centre national référent qui aligne sa politique, sa stratégie et ses opérations sur les normes régionales et interrégionales de coopération dans le domaine de la sécurité maritime, en vue d'une coordination efficace des actions de prévention et de répression de l'ensemble des formes de criminalité en mer, y compris la piraterie maritime et le vol à main armée en mer. Les centres nationaux référents jouent le rôle de point focal pour « faciliter le flux coordonné, efficace et rapide d'informations entre les signataires »¹⁴⁰. Ils peuvent être logés au sein des centres des opérations maritimes des marines nationales¹⁴¹.

67. Dans l'opérationnalisation de l'architecture de Yaoundé, le constat est que la coopération porte fondamentalement sur la problématique du partage des informations maritimes, qui n'est pas sans poser quelques difficultés dans sa mise en œuvre. En effet, il est apparu que la capacité des centres nationaux référents « varie grandement d'un pays à l'autre et [qu']ils ne sont pas capables de partager ou d'analyser les informations de sécurité maritime les uns avec les autres, ou avec leurs [centres multinationaux de coopération maritime] respectifs »¹⁴². Il est aussi établi que ce partage d'information, qui se trouve au cœur de la prévention, ne tient pas compte des autres administrations impliquées dans l'action de l'État en mer¹⁴³. Il s'est en outre avéré que la coopération perd de son efficacité devant l'absence de législation

¹³⁶ Ibid.

¹³⁷ Ibid.

¹³⁸ Ibid., p. 34.

¹³⁹ Ibid., p. 62.

¹⁴⁰ Ibid., p. 36.

¹⁴¹ Ibid.

¹⁴² Ibid., citant Ifesinachi Okafor-Yarwood et Maisie Pigeon, *Stables Seas: Gulf of Guinea*, mars 2020, p. 78.

¹⁴³ Tisseron, « Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée » (voir *supra* la note 126), p. 36.

d'incrimination de la piraterie ou, dans le cas où elles existent, lorsque les lois d'incrimination diffèrent les unes des autres au niveau des définitions données à la piraterie et, surtout, des mesures de répression adoptées par les États concernés de la même région. De plus, le fait que la Charte de Lomé ne soit pas entrée en vigueur apparaît comme un obstacle supplémentaire à une coopération réussie au niveau régional, d'autant que seuls 3 États ont ratifié la Charte sur les 15 requis pour son entrée en vigueur. Les implications en sont que, dans le contexte régional de lutte contre ces formes de criminalité, il devient difficile pour les États d'exercer leur compétence et les poursuites contre les pirates au-delà des 12 milles marins marquant la limite de leurs eaux territoriales. Pour pallier ces lacunes, il est fait recours au droit communautaire qui se substitue aux différents droits lorsque ceux-ci ne peuvent déployer tous leurs effets pour défaut de ratification d'un traité international, comme c'est le cas de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. C'est dans ce contexte que la CEDEAO, par suite de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement du 3 juillet 2022, a adopté l'Acte additionnel relatif au transfèrement des personnes soupçonnées d'actes de piraterie et de transfert des biens et/ou preuves associées¹⁴⁴. Un tel acte permet ainsi à un État saisissant ne disposant pas de législation sur la piraterie de transférer le présumé pirate vers un autre État qui s'est doté de la législation requise. Bien que facilitant le transfèrement des présumés pirates, l'Acte additionnel de droit communautaire prévoit des garanties, notamment le respect des procédures judiciaires et du droit international des droits de l'homme¹⁴⁵.

68. La coopération par le renforcement des capacités de surveillance des espaces maritimes est effective à travers les opérations conjointes entre les différentes zones maritimes sous contrôle du CRESMAO et du CRESMAC, ainsi que les patrouilles conjointes entre marines nationales des États du golfe de Guinée.

69. La coopération bilatérale entre, d'un côté, les États du golfe de Guinée et, de l'autre, les partenaires internationaux européens et d'autres États non européens a permis un renforcement des capacités opérationnelles des États africains concernés grâce à l'acquisition de nouveaux moyens maritimes¹⁴⁶ et aériens pour lutter plus efficacement contre la piraterie et l'ensemble des crimes commis en mer. Ces moyens portent notamment sur l'acquisition de plates-formes navales et aériennes, de patrouilleurs, de bateaux pneumatiques à coque rigide, de drones, de radars, d'hélicoptères, d'aéronefs de surveillance maritime, de barges de débarquement, de caméras et de systèmes électro-optiques. Cependant, plusieurs obstacles¹⁴⁷ minent l'efficacité de la coopération régionale en Afrique, précisément dans le golfe de Guinée, lieu de prédilection des pirates ces trois dernières décennies. Le premier obstacle majeur est le fait que le Code de conduite de Yaoundé ne constitue pas à ce jour un acte juridique contraignant. Si l'Acte additionnel relatif au transfèrement des personnes soupçonnées d'actes de piraterie et de transfert des biens et/ou preuves associées de la CEDEAO a transformé le Code de conduite de Yaoundé en un instrument juridique contraignant pour les États membres de cette organisation régionale de l'Afrique de l'Ouest, il n'en est pas de même pour la région de l'Afrique centrale où, à ce jour, aucun acte de la même portée juridique n'a été pris par la CEEAC. L'Acte additionnel étant un acte de droit communautaire, il a vocation à s'appliquer directement dans les ordres juridiques des États membres de

¹⁴⁴ Ibid., p. 39, citant le rapport du Secrétaire général sur la situation et les causes profondes de la piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée (S/2022/818), par. 22.

¹⁴⁵ Katja Lindskov Jacobsen, François Morizur et Tarila Marclint Ebiede, « Pirates of the Niger Delta II: An update on piracy trends and legal finish in the Gulf of Guinea », Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUSD et Ministère des affaires étrangères du Danemark, p. 39.

¹⁴⁶ Tisseron, « Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée » (voir *supra* la note 126), p. 40 et 41.

¹⁴⁷ Ibid., p. 47 à 52.

l'organisation régionale sans qu'il soit nécessaire pour ces derniers de respecter les procédures constitutionnelles de ratification propres à chaque État en vue de la mise en œuvre d'un tel acte, qualifié d'acte d'application immédiate en droit interne (*self-executing*).

70. Le deuxième obstacle porte sur la persistance des litiges frontaliers en mer entre plusieurs États du golfe de Guinée, entravant les dynamiques de coopération¹⁴⁸. En effet, les juridictions maritimes indéfinies et utilisées par ailleurs comme lieux de commission des actes de piraterie peuvent être un obstacle à l'exercice par l'État de ses compétences de juridiction et d'exécution à l'égard des pirates ou des voleurs à main armée en mer, quand il n'a pas une connaissance précise de ses limites et frontières maritimes. Le troisième obstacle porte sur l'absence de législation incriminant la piraterie dans plusieurs États du golfe de Guinée. Même lorsque des législations existent, elles sont loin d'être en harmonie les unes avec les autres. En outre, l'indétermination des limites et des frontières maritimes entre États du golfe de Guinée ne facilite pas la coopération dans la gouvernance maritime commune, dans le cas plus particulier de la prévention et de la répression de la piraterie et des vols à main armée en mer dans cette région. Au regard de la nature transnationale de ces deux formes de criminalité en mer, l'un des remèdes pourrait être « le renforcement de la sécurité maritime [qui] repose sur une mobilisation plus appuyée des autorités et des administrations des États, la mise en place d'une surveillance permanente effective des espaces maritimes, une meilleure coordination interne des administrations impliquées et une poursuite de la revue des cadres juridiques nationaux »¹⁴⁹.

71. Enfin, l'une des illustrations les plus remarquables au sujet du renforcement de la coopération entre États signataires du Code de conduite de Yaoundé concerne l'article 9 relatif aux « officiers embarqués », qui dispose que

[]orsqu'ils y sont dûment autorisés/mandatés, les officiers peuvent :

- a) embarquer sur des navires ou aéronefs des forces de l'ordre de tout Signataire ;
- b) appliquer les lois du Signataire désignateur pour réprimer les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, les actes de terrorisme maritime, les actes de pêche [illégal, non déclarée et non réglementée] et les autres activités illégales en mer dans les eaux dudit Signataire désignateur ou au-delà de ses eaux dans l'exercice du droit de poursuite serrée ou d'autre manière conforme au droit international ;
- c) autoriser les navires des forces de l'ordre à bord desquels ils sont embarqués à pénétrer dans les eaux du Signataire désignateur et à y naviguer ;
- d) autoriser les navires des forces de l'ordre à bord desquels ils sont embarqués à mener des patrouilles dans les eaux du Signataire désignateur¹⁵⁰[.]

Ces quatre alinéas de l'article 9 constituent des éléments opérationnels en mer qui, mis effectivement en application avec une volonté politique des États clairement affichée, ne peuvent que renforcer la coopération régionale dans la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer. La portée juridique de cet article reste toutefois très faible, vu la clause très facultative qu'il introduit en utilisant l'expression selon

¹⁴⁸ Ibid., p. 47.

¹⁴⁹ Ibid., p. 70.

¹⁵⁰ Code de conduite de Yaoundé (voir *supra* la note 11), art. 9, par. 5 a à d.

laquelle les États signataires « peuvent » agir dans tel ou tel sens, plutôt que « doivent ».

3. Autres accords africains portant sur la sécurité maritime en général et sur la piraterie

72. En Afrique, il existe également l'Institut de sécurité maritime interrégional d'Abidjan et des centres interrégionaux de sûreté et de sécurité maritimes. Certains États africains ont aussi créé récemment un cadre de collaboration maritime pour le golfe de Guinée, soit le mécanisme Shared Awareness and Deconfliction¹⁵¹. Ce mécanisme est un forum international de partage d'informations et de coordination mis en place pour lutter contre la piraterie maritime dans le golfe d'Aden et au large de la côte Est de l'Afrique. Créé en 2008, en réponse à la montée de la piraterie dans cette région, il vise à améliorer la coordination entre les acteurs régionaux et internationaux pour lutter contre la piraterie maritime. Il permet le partage d'informations en temps réel sur les activités des pirates, les mouvements des navires de guerre, les escortes de convois maritimes et d'autres développements liés à la sécurité maritime. Il réunit divers acteurs, notamment les marines nationales, les organisations internationales, les compagnies maritimes, les agences gouvernementales et d'autres parties impliquées dans la sécurité maritime dans la région. Les participants au mécanisme Shared Awareness and Deconfliction partagent des informations sur les mouvements de navires, les incidents de piraterie, les patrouilles navales, les opérations de sauvetage et d'autres activités liées à la sécurité maritime. Ces centres jouent un rôle crucial dans la collecte et la diffusion d'informations, la coordination des réponses aux incidents et la promotion de la sécurité maritime dans leurs régions respectives. Ils contribuent à la lutte internationale contre la piraterie maritime en améliorant la surveillance et la réaction aux menaces en mer. Ce mécanisme vise à renforcer les capacités des pays de la région en matière de surveillance maritime et d'application de la loi. Ainsi, les organisations régionales du golfe de Guinée, soit la CEEAC, la CEDEAO et la CGG, ont pris des initiatives en vue de renforcer la sûreté et la sécurité maritimes à travers le renforcement de leurs capacités.

B. L'Asie et son approche régionale de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer

73. L'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP) est un accord international conclu en 2004 par 16 pays d'Asie qui vise à renforcer la coopération régionale pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer dans la région asiatique¹⁵². Contrairement aux codes de conduite de Djibouti et de Yaoundé, le ReCAAP est un accord juridiquement contraignant de par sa dénomination (« Accord ») et par le fait qu'il requiert des États membres qu'ils prennent des mesures pour éliminer les actes de piraterie et de vol à main armée contre les navires à travers le partage des informations et l'entraide judiciaire. L'objectif principal du ReCAAP est de promouvoir la sécurité maritime dans la région asiatique en réprimant la piraterie maritime et le vol à main armée à l'encontre des navires. Il vise à coordonner les efforts des pays participants pour prévenir ces activités criminelles en mer et y réagir le cas échéant. De nombreux pays d'Asie ont adhéré au ReCAAP, notamment des États côtiers de la région ainsi

¹⁵¹ Voir Indo-Pacific Defense Forum, « Shared Awareness and Deconfliction Initiative », 23 février 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://ipdefenseforum.com/2016/02/shared-awareness-and-deconfliction-initiative/>.

¹⁵² Voir *supra* la note 9.

que d'autres acteurs qui ont un intérêt pour la sécurité maritime en Asie. Le Centre de partage d'informations associé à cet accord, basé à Singapour, sert de centre de coordination régionale pour collecter et partager des informations sur la piraterie et les vols à main armée en mer. Le Centre facilite la coopération entre les pays membres en matière de sécurité maritime.

74. L'un des éléments clefs du ReCAAP est le partage d'informations en temps réel sur les incidents de piraterie et de vol à main armée en mer. Les pays membres contribuent à la base de données du Centre de partage d'informations, ce qui permet une réponse rapide aux incidents. Cet accord organise également des formations, des exercices et des ateliers pour renforcer les capacités des pays membres en matière de lutte contre la piraterie maritime. Cela inclut la formation des forces de sécurité maritimes et des équipages de navires. Il encourage la coordination régionale en Asie pour lutter contre la piraterie maritime, et travaille en étroite collaboration avec d'autres organisations internationales et régionales, telles que l'OMI et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). Cet accord est un exemple de coopération régionale visant à renforcer la sécurité maritime en Asie par la lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée en mer.

75. C'est après une série de réunions, de communiqués, de déclarations et de recommandations que cet accord régional a finalement été adopté, le 11 novembre 2004, et est entré en vigueur le 4 septembre 2006. Bien que couvrant la région de l'Asie, le ReCAAP demeure ouvert à l'entrée d'autres États non asiatiques¹⁵³. Au titre des obligations générales, cet accord requiert des États parties qu'ils adoptent des mesures effectives pour prévenir et éliminer la piraterie et le vol à main armée contre les navires, arrêter les pirates et les voleurs armés, saisir les navires utilisés par des pirates et des voleurs armés, et porter assistance aux personnes et aux navires victimes de piraterie et de vol à main armée en mer¹⁵⁴. Sur ce point, il est remarquable de noter que le ReCAAP dispose que, dans l'exécution de leurs obligations générales définies à l'article 3, rien ne saurait empêcher les États parties de prendre des mesures additionnelles sur leur territoire national¹⁵⁵.

76. La lutte contre la piraterie maritime en Asie est un défi majeur en raison du grand nombre de détroits et de zones maritimes très fréquentées par les navires marchands dans cette région. Plusieurs pays asiatiques et organisations régionales ont mis en place des initiatives pour lutter contre la piraterie maritime et améliorer la sécurité en mer, et ont établi des centres d'information sur la piraterie pour prévenir les activités pirates et partager des informations sur les menaces avec d'autres pays de la région. On peut citer par exemple le Centre d'information sur la piraterie du BMI (Bureau maritime international), basé à Kuala Lumpur.

77. De même, les pays d'Asie ont conclu des accords régionaux de coopération pour lutter contre la piraterie. Par exemple, le code de conduite de l'ASEAN sur la piraterie¹⁵⁶ a été adopté pour favoriser la coordination régionale en matière de lutte contre la piraterie. En outre, plusieurs pays asiatiques ont déployé leurs forces navales pour patrouiller dans les zones à risque de piraterie, notamment dans le détroit de Malacca, le golfe d'Aden et les eaux au large de la Somalie. Des efforts internationaux pour une meilleure coopération ont également été déployés pour protéger les navires marchands. Certains pays d'Asie ont également reçu une assistance internationale pour renforcer leur capacité à lutter contre la piraterie. Cela comprend la formation des forces de sécurité, l'amélioration des infrastructures portuaires et le

¹⁵³ ReCAAP, art. 18.

¹⁵⁴ Ibid., art. 3, par. 1.

¹⁵⁵ Ibid., par. 2.

¹⁵⁶ Voir Éric Frécon, « Géopolitique de la piraterie au Sud-Est asiatique : conflit de représentations », *Outre-terre*, vol. 25 et 26 (2010), p. 101 à 123.

développement de stratégies nationales de sécurité maritime. Les pays d'Asie coopèrent étroitement avec d'autres acteurs internationaux, notamment l'OMI et les Nations Unies. La lutte contre la piraterie maritime en Asie repose sur la coopération régionale et internationale, la surveillance des activités des pirates, le déploiement de forces navales, le renforcement des capacités nationales, et la protection des navires et des équipages.

78. Certains pays asiatiques ont émis des lignes directrices pour la protection des navires et des équipages contre la piraterie. Ces lignes directrices comprennent des recommandations sur les mesures de sécurité à bord des navires. En outre, des initiatives et mesures ont été prises pour lutter contre la piraterie maritime et le vol à main armée en mer. C'est le cas notamment des dialogues sur la sécurité maritime de Singapour, une série de rencontres internationales axées sur les questions de sécurité maritime. Ces dialogues réunissent des représentants de gouvernements, d'organisations internationales, d'industries maritimes et d'autres parties prenantes qui discutent et échangent des idées sur des questions liées à la sécurité maritime dans la région Asie-Pacifique et au-delà. L'objectif principal de ces dialogues est de promouvoir la sécurité maritime et de discuter des défis et des menaces dans les eaux de la région Asie-Pacifique, y compris la piraterie maritime, la pêche illégale, la sécurité des transports maritimes et la protection de l'environnement marin. Les dialogues mettent en avant la nécessité d'une coopération régionale et internationale pour résoudre les problèmes de sécurité maritime. Ils encouragent le partage d'informations, la coordination des opérations et la mise en place de mécanismes de réponse efficaces.

79. D'autres initiatives ont vu le jour, notamment le Symposium naval de l'océan Indien (également connu sous son nom anglais Indian Ocean Naval Symposium, IONS). L'IONS a été créé dans le but de promouvoir la coopération maritime entre les pays de la région de l'océan Indien, de renforcer la sécurité maritime, de favoriser la confiance mutuelle et de promouvoir la coopération en matière de sécurité dans la région. Il compte parmi ses membres les marines de guerre des pays riverains de l'océan Indien, qu'il s'agisse de pays côtiers ou insulaires. Il est ouvert à tous les pays de la région de l'océan Indien, et plusieurs d'entre eux en sont membres. L'IONS est structuré autour de différents organes et groupes de travail, y compris le Comité des chefs d'état-major, qui se réunit régulièrement pour discuter de questions de sécurité maritime et coordonner les activités. Il organise régulièrement des exercices maritimes conjoints, des séminaires, des formations et d'autres activités visant à renforcer la coopération entre les marines de guerre des pays membres. Ces activités peuvent inclure des exercices de lutte contre la piraterie, de secours en mer et d'autres scénarios de sécurité maritime. L'IONS entretient des partenariats avec d'autres organisations régionales et nationales.

80. L'effectivité de la coopération entre les États parties ou son opérationnalisation passent par le partage d'informations, d'où la création du Centre de partage d'informations, qui rassemble et analyse les informations et les statistiques concernant la piraterie et le vol à main armée contre les navires. Ce centre contribue par ailleurs à renforcer la coopération à travers des activités sur le renforcement des capacités et l'assistance aux États membres, des programmes de formation et de partage d'expérience, ainsi que les meilleures pratiques¹⁵⁷. Le ReCAAP semble prescrire une obligation de coopérer, lorsqu'il dispose que « chaque Partie contractante s'efforcera de coopérer dans la plus grande mesure possible avec d'autres Parties contractantes sollicitant une coopération ou une assistance »¹⁵⁸.

¹⁵⁷ ReCAAP, art. 14, par. 3.

¹⁵⁸ Ibid., par. 1.

81. En conclusion, l'on retient que la coopération au sein de la région asiatique a été renforcée grâce à la communication, notamment le partage d'informations et les meilleures pratiques, et au renforcement des capacités, en plus d'être un moyen d'attirer l'assistance extérieure¹⁵⁹. Le ReCAAP est une structure régionale inclusive, car ouverte à l'adhésion des États qui n'en font pas partie géographiquement, alors que le Code de conduite de Djibouti reste une structure régionale exclusive, puisque la qualité de membre n'est pas accessible aux États qui ne font pas géographiquement partie de cette région. S'il existe des aspects à améliorer au niveau du ReCAAP, ils portent sur le renforcement des capacités en matière d'extradition et d'assistance judiciaire¹⁶⁰.

C. L'Europe et son approche régionale de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer

82. L'Europe entend se poser comme un « acteur global de la sécurité maritime »¹⁶¹ au niveau mondial à travers sa stratégie de sûreté maritime adoptée en 2014 et suivie par son plan d'actions de 2018¹⁶². Si les eaux européennes ne sont pas infestées de pirates, les navires marchands sous pavillon d'États européens ont été victimes d'actes de piraterie ou de vol à main armée en mer dans des zones maritimes qualifiées de dangereuses pour la sécurité de la navigation et de la marine marchande. Ces trois dernières décennies, l'Europe a marqué sa présence dans les eaux situées au large des côtes africaines, plus particulièrement dans le golfe de Guinée et dans l'océan Indien, au large des côtes de la Somalie. Les États développent de plus en plus de stratégies de coopération sur les plans bilatéral, régional, sous-régional et multilatéral. Au niveau multilatéral, par exemple, c'est grâce à « une combinaison de patrouilles navales internationales, de personnel de sécurité privé et de réformes des systèmes judiciaires régionaux »¹⁶³ que les actes de piraterie et de vol à main armée en mer ont connu une baisse significative. Le Maritime Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center) basé à Brest (France) joue un rôle majeur dans ces développements, puisqu'il est chargé de recueillir les données et statistiques sur les faits de piraterie et de brigandage en mer se produisant sur l'ensemble des mers et des océans du monde à travers un système de coopération navale volontaire de l'industrie maritime. Ce centre est composé de plusieurs entités, à savoir : le Centre de coopération navale, chargé de la mise en œuvre de la coopération navale volontaire ; le Maritime Domain Awareness for Trade Gulf of Guinea (MDAT-GoG), un mécanisme de report virtuel franco-britannique ; la Cellule de contrôle naval ; et le Maritime Security Centre Horn of Africa. Ainsi, la vocation internationale du MICA Center est bien éprouvée au regard de la coopération qu'il a établie avec des centres étrangers de sécurité maritime, notamment ceux de Singapour, de New Delhi, de Madagascar et du Pérou¹⁶⁴.

83. Pour lutter contre les actes de piraterie en Afrique, et au nom de la coopération internationale, l'Europe a adopté un ensemble de mesures préventives dans le golfe de Guinée. Il s'agit, entre autres, du MDAT-GoG, qui joue le rôle de point de contact entre les navires marchands naviguant dans les eaux du golfe de Guinée et les

¹⁵⁹ Mejia, « Regional cooperation in combating piracy and armed robbery against ships » (voir *supra* la note 51), p. 134.

¹⁶⁰ Ibid., p. 136.

¹⁶¹ Voir Marianne Péron-Doise, « Les espaces maritimes, nouveaux territoires de la sécurité internationale », *Diplomatie*, Les grands dossiers n° 68 (juin-juillet 2022), *Géopolitique des mers et des océans : tensions sur les mers du globe*, p. 30.

¹⁶² Ibid.

¹⁶³ Ibid., p. 31.

¹⁶⁴ Voir MICA Center, *Bilan annuel 2021 : sûreté des espaces maritimes*.

responsables des compagnies maritimes. Basé sur le partage d'informations maritimes, ce mécanisme permet aux navires de se signaler avant leur entrée au port et avertit les navires des incidents qui se produisent dans une zone maritime donnée. Il contribue ainsi à l'élaboration d'une situation maritime cohérente dans les zones maritimes d'Afrique de l'Ouest et du Centre en mettant en relation les centres opérationnels régionaux et les forces militaires présentes¹⁶⁵ dans la zone, comme celle du golfe de Guinée.

84. En plus du MDAT-GoG, on note l'existence d'un autre outil de prévention de la criminalité maritime dans le golfe de Guinée : le Commandant en chef pour l'Atlantique (CECLANT). Cette institution s'inscrit dans une perspective plus globale de lutte contre l'insécurité maritime sous toutes ses formes, incluant non seulement la piraterie, mais aussi les crimes tels que la pêche illégale, le trafic de drogue et l'immigration clandestine. Le CECLANT joue ainsi le rôle de contrôleur opérationnel des moyens aéromaritimes dans le golfe de Guinée à travers l'opération navale *Corymbe*, et organise des exercices militaires entre les marines des États de cette région et la mobilisation des navires militaires hauturiers extrarégionaux. Un troisième instrument est le Shared Awareness and Deconfliction Gulf of Guinea, qui a été adopté en 2021 à la suite de la Déclaration du golfe de Guinée sur la répression de la piraterie, publiée par l'industrie maritime dans le but de soutenir les actions des États du golfe de Guinée quant à une meilleure application du *BMP West Africa*¹⁶⁶, c'est-à-dire l'observation des meilleures pratiques en matière de sécurité de la navigation, plus particulièrement les mesures de prévention de la piraterie et du vol à main armée en mer.

85. La réglementation européenne de lutte contre la piraterie maritime est principalement mise en œuvre par les États membres de l'Union européenne en coordination avec d'autres organisations internationales et régionales. Les interventions européennes en mer ont été effectuées principalement dans le cadre du déploiement de la force navale placée sous la direction de l'Union européenne (EUNAVFOR)¹⁶⁷ et conformément à la Politique de sécurité et de défense commune, notamment l'opération *Atalanta*¹⁶⁸, et ont joué un rôle essentiel pour la coordination et le soutien des actions des États membres dans la lutte contre la piraterie maritime, en étroite collaboration avec d'autres organisations et États pour lutter contre la piraterie à l'échelle internationale. Cela comprend la coopération avec l'OMI, les Nations Unies et d'autres acteurs régionaux. L'Union européenne soutient également les programmes de renforcement des capacités dans les pays vulnérables à la piraterie, entreprend différentes actions et adopte diverses réglementations pour lutter contre la piraterie, le vol à main armée en mer et bien d'autres formes de criminalité maritime.

86. L'Union européenne a ainsi pu adopter plusieurs réglementations pour lutter contre la piraterie, notamment des dispositions sur la sécurité maritime, la protection des navires et des équipages et la coopération avec d'autres acteurs internationaux. Ces règles visent à renforcer la sûreté maritime dans les eaux européennes et à assurer la protection des navires battant pavillon d'États membres de l'Union européenne. En

¹⁶⁵ Ibid., sect. 2.1, p. 21.

¹⁶⁶ BIMCO *et al.*, *BMP West Africa: Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea*, mars 2020.

¹⁶⁷ Voir EUNAVFOR opération ATALANTA, à l'adresse suivante : <https://eunavfor.eu/>.

¹⁶⁸ Conseil de l'Union européenne, « EU NAVFOR opération Atalanta : nomination du nouveau commandant d'opération », communiqué de presse, 20 avril 2021, disponible à l'adresse suivante : <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2021/04/20/eu-navfor-operation-atalanta-new-operation-commander-appointed/>.

outre, l'Union européenne a lancé en 2008 l'opération Atalanta¹⁶⁹, une opération navale militaire ayant pour but de lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes. Cette opération a été menée dans le cadre de la Politique de sécurité et de défense commune de l'Union européenne et a contribué à réduire considérablement le nombre d'attaques de pirates dans la région.

87. L'opération Atalanta vise à lutter contre la piraterie maritime au large de la Corne de l'Afrique, en particulier dans le golfe d'Aden, le long des côtes somaliennes et dans l'océan Indien occidental. Elle a été lancée en décembre 2008 en réponse à la montée de la piraterie dans cette région. Comme cela a été mentionné précédemment, c'est l'une des zones les plus touchées par la piraterie maritime au monde. Plusieurs pays de l'Union européenne ont contribué à l'opération Atalanta en déployant des navires de guerre et des avions de patrouille maritime. D'autres pays non membres de l'Union européenne ont également participé à l'opération en fournissant des ressources et en coopérant avec les forces européennes. L'opération Atalanta travaille en étroite collaboration avec d'autres acteurs internationaux impliqués dans la lutte contre la piraterie, notamment les forces navales américaines, les forces de la coalition internationale, l'OTAN et d'autres acteurs régionaux. Cette opération joue également un rôle dans la formation des équipages des navires marchands sur les meilleures pratiques pour éviter les attaques de pirates et se défendre en cas d'attaque.

88. De même, l'Union européenne, par l'intermédiaire de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), joue un rôle clef en matière de partage d'informations pour lutter contre la piraterie. L'AESM facilite ainsi le partage d'informations et la réponse aux incidents en mer. L'Union européenne a également mis en place des réglementations visant à renforcer la sûreté des ports européens, ce qui contribue à la lutte contre la piraterie en empêchant l'accès non autorisé aux navires et aux installations portuaires. Les objectifs principaux de l'AESM sont de soutenir les États membres de l'Union européenne dans la mise en œuvre de la législation maritime de l'Union européenne, de renforcer la sécurité maritime et de protéger l'environnement marin. Cela inclut la prévention de la pollution, la surveillance des navires, la coordination des réponses aux incidents de pollution et la collecte de données sur la sécurité maritime. L'AESM réalise diverses missions et activités pour atteindre ses objectifs, notamment la surveillance du trafic maritime, la fourniture d'informations sur le trafic maritime, l'inspection des navires, la coordination de la lutte contre la pollution, la formation des équipes de secours en cas de pollution, et la collecte de données sur la sécurité maritime. Elle collecte et analyse des données sur la sécurité maritime, la pollution marine et d'autres aspects liés à la mer, et produit des rapports et des analyses pour les autorités compétentes de l'Union européenne. Elle travaille en étroite collaboration avec d'autres agences de l'Union européenne, telles que l'Agence européenne pour l'environnement et l'Agence européenne de la sécurité aérienne, pour garantir la cohérence et la coordination des actions dans des domaines connexes. En plus de sa force navale EUNAVFOR mise en place en 2008, l'Union européenne s'est dotée en 2011 du réseau de surveillance maritime MARSUR, dans lequel sont engagées les marines nationales des États membres à travers différents centres de surveillance maritime.

89. La réglementation européenne de lutte contre la piraterie maritime comprend un ensemble de mesures visant à renforcer la sécurité et la sûreté maritimes dans les eaux européennes et à contribuer à la lutte contre la piraterie à l'échelle internationale, en particulier dans des zones critiques telles que le golfe d'Aden.

¹⁶⁹ Voir Ministère français des armées, « ATALANTE », disponible à l'adresse suivante : <https://www.defense.gouv.fr/operations/operations/atalante#:~:text=L'op%C3%A9ration%20ATALANTE%20est%20une,pirates%20partant%20des%20c%C3%B4tes%20somaliennes>.

90. Dans le cadre de la coalition internationale contre la piraterie, l'Union européenne a adopté en 2014 sa stratégie pour le golfe de Guinée, en plus de permettre les approches bilatérales entre États européens et États africains dont les espaces maritimes présentent des risques pour la sécurité de la navigation maritime. Il s'agit de l'initiative Présences maritimes coordonnées¹⁷⁰, dont le but est d'assurer la coordination entre les marines européennes dans les zones du golfe de Guinée et du nord-ouest de l'océan Indien.

91. En plus de l'Union européenne, l'internationalisation de la coopération en matière de lutte contre la piraterie est illustrée par un engagement politique des pays les plus industrialisés regroupés au sein du Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée, créé en 2013 sous la présidence du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et dont l'objectif est d'apporter une assistance à l'architecture de Yaoundé. Outre les pays du G7 (Allemagne, Canada, États-Unis, Italie, Japon, Royaume-Uni et France), ce groupe comprend la Belgique, le Brésil, la Corée du Sud, le Danemark, l'Espagne, l'Inde, le Maroc, la Norvège, le Royaume des Pays-Bas, le Portugal, la Suisse, l'Union européenne, l'ONUDC, INTERPOL, la CEDEAO et la CEEAC¹⁷¹. Si l'OMI a pour mandat d'assurer la sécurité de la navigation à travers l'élaboration et l'adoption des résolutions, l'ONUDC a pour mission de mettre en œuvre le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime, en mettant l'accent sur les cadres juridiques à créer et en contribuant à l'harmonisation des législations des États concernés et au renforcement des capacités des acteurs impliqués dans la lutte contre la piraterie maritime et l'ensemble des crimes commis en mer.

92. La coopération bilatérale entre les États africains du golfe de Guinée et les États européens mérite d'être relevée, car elle permet de renforcer les capacités opérationnelles des États africains dans le domaine de la lutte contre la piraterie. L'on peut citer par exemple les initiatives bilatérales entre la France et certains États africains, notamment African NEMO (Navy's Exercise for Maritime Operations), animé par la France¹⁷². Pour assurer la sécurité de leurs côtes et de la navigation maritime contre les actes de piraterie et de vol à main armée en mer, plusieurs États du golfe de Guinée (Bénin, Ghana, Guinée équatoriale, Nigéria et Togo) ont eu recours à des entreprises privées de sécurité pour escorter les navires marchands.

D. L'Amérique et l'Océanie et leurs approches régionales de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer

93. L'Amérique en général et l'Amérique latine en particulier ne font pas face aux mêmes défis que l'Asie du Sud-Est, l'Afrique de l'Est et l'Afrique de l'Ouest en ce qui concerne les actes de piraterie. Cependant, il existe certaines préoccupations liées à la sécurité maritime dans différentes parties du continent américain. La région des Caraïbes, par exemple, a été historiquement associée à des problèmes de piraterie, bien que la nature de cette piraterie soit très différente de celle observée dans d'autres parties du monde. Aujourd'hui, la piraterie dans les Caraïbes est généralement liée au vol à main armée en mer, aux cambriolages de petits bateaux de plaisance ou de pêche, et aux trafics illicites. Les États de la région coopèrent pour lutter contre ces menaces. De même, certaines parties des côtes de l'Amérique du Sud et de l'Amérique centrale, en particulier dans le golfe du Mexique, ont été confrontées à des cas de piraterie et d'actes illicites en mer, souvent liés au vol de cargaisons ou de carburant. Les pays de la région ont pris des mesures pour renforcer la sécurité maritime et la surveillance

¹⁷⁰ Tisseron, « Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée » (voir *supra* la note 126), p. 53 et 54.

¹⁷¹ *Ibid.*, p. 54.

¹⁷² *Ibid.*, p. 53.

de leurs eaux. En Amérique du Nord, les États-Unis et le Canada ont mis en place des réglementations et des agences chargées de la sécurité maritime, notamment le Service des garde-côtes des États-Unis et la Garde côtière canadienne. Ces agences sont responsables de la surveillance des eaux territoriales et de la sécurité des opérations maritimes. En outre, plusieurs initiatives de coopération régionale existent pour renforcer la sécurité maritime en Amérique. Ces initiatives visent à coordonner les actions entre les pays de la région. S'y ajoute l'Accord de coopération sur la sécurité de l'espace aérien et maritime de la CARICOM¹⁷³ de 2008, qui, dans la région de l'Amérique et des Caraïbes, se veut un accord de portée contraignante qui encadre la coopération contre la piraterie, en mettant l'accent sur l'échange des informations et en prenant en considération d'autres formes de coopération. En plus de cet accord, les États de la région se sont dotés du Réseau opérationnel de coopération régionale des autorités maritimes des Amériques en vue de lutter contre diverses formes de criminalité en mer, y compris la piraterie.

94. Globalement, bien que la piraterie maritime ne soit pas un problème majeur en Amérique comme dans d'autres régions, la sécurité maritime reste une préoccupation importante pour de nombreux pays du continent, qui mettent en place des réglementations et des actions pour protéger leurs eaux et promouvoir une utilisation durable des ressources marines.

95. Quant à l'Océanie, elle reste une région géographique très vaste et diversifiée, comprenant de multiples îles et États insulaires, chacun ayant ses propres défis et préoccupations en matière de sécurité maritime. Bien que la piraterie maritime ne soit généralement pas aussi répandue en Océanie que dans d'autres régions du monde, il existe des problèmes de sécurité maritime spécifiques et une réglementation pour y faire face. En effet, certaines parties de l'Océanie, en particulier dans le Pacifique Sud, ont connu des incidents de piraterie et de vol à main armée en mer, généralement liés à des actes criminels sur de petits navires de pêche et des embarcations légères.

96. Les nations insulaires et les organisations régionales collaborent pour lutter contre ces menaces. En raison de la géographie de l'Océanie, constituée de multiples îles et îlots dispersés, la sécurité de la navigation maritime est une préoccupation importante. Des réglementations et des aides à la navigation sont en place pour garantir la sécurité des navires qui opèrent dans la région. Plusieurs organisations régionales, telles que le Forum des îles du Pacifique et la Communauté du Pacifique, œuvrent à la coordination de la sécurité maritime et à la gestion des ressources marines en Océanie. Globalement, la sécurité maritime en Océanie est une question complexe qui englobe des défis liés à la piraterie, à la gestion des ressources marines, à la sécurité de la navigation et aux impacts du changement climatique. Les États insulaires de la région travaillent ensemble pour relever ces défis et promouvoir une utilisation durable des vastes étendues d'eau qui les entourent.

IV. Pratiques bilatérales de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer

97. Cette partie présente les différents accords d'extradition existants entre les États et leur mise en œuvre. Également, elle met en avant les pratiques liées à des accords bilatéraux. La lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée en mer nécessite une coopération internationale étroite, qui peut prendre la forme d'accords multilatéraux et bilatéraux. En effet, certains États établissent des accords bilatéraux pour renforcer la coopération en matière de sécurité maritime. Ces accords peuvent inclure des dispositions sur les patrouilles conjointes dans les eaux territoriales, les

¹⁷³ Voir *supra* la note 8.

échanges d'informations sur les activités suspectes en mer, la poursuite des pirates présumés et leur extradition pour qu'ils puissent être jugés.

98. Les accords bilatéraux sont conclus afin de permettre aux États de coopérer en matière de prévention, de répression et de gestion des incidents de piraterie en mer. Ainsi, les États-Unis ont conclu plusieurs accords bilatéraux avec des pays africains, notamment le Ghana, le Kenya et les Seychelles, pour faciliter le transfert et la poursuite en justice des pirates capturés par les forces navales américaines dans la région de l'océan Indien. Ces accords ont permis de détenir, de juger et de condamner les pirates présumés. Il existe notamment un accord bilatéral entre les États-Unis et le Kenya pour la détention, la poursuite en justice et le transfert des pirates capturés dans la région du golfe d'Aden et de l'océan Indien. Cet accord permet aux États-Unis de remettre les pirates aux autorités kenyanes pour qu'ils soient jugés¹⁷⁴. Également, la France et les Seychelles ont signé un accord bilatéral pour la poursuite en justice des pirates capturés dans la région. Cet accord a permis la création d'une juridiction spécialisée aux Seychelles pour juger les pirates. Un accord bilatéral a aussi été conclu entre l'Inde et Sri Lanka pour renforcer la coopération en matière de sécurité maritime et de lutte contre la piraterie. Cet accord prévoit des échanges d'informations, la coordination des patrouilles maritimes et d'autres mesures de coopération. Le Japon et les Philippines ont quant à eux signé un accord bilatéral pour lutter contre la piraterie en mer. Il vise à renforcer la coopération en matière de sécurité maritime, y compris la surveillance des eaux et la coordination des réponses aux incidents de piraterie. Singapour et l'Indonésie ont conclu un accord en 1992 pour lutter contre les actes de piraterie dans le détroit de Singapour, en renforçant la coopération par des communications directes entre leurs marines respectives et à travers des patrouilles conjointes¹⁷⁵. Un accord a aussi été conclu entre l'Indonésie et la Malaisie, relatif à la planification des opérations maritimes dans le cadre de leur coopération maritime dans le détroit de Malacca¹⁷⁶. L'Allemagne et le Kenya ont conclu un accord bilatéral pour la détention, la poursuite en justice et le transfert des pirates capturés dans la région du golfe d'Aden et de l'océan Indien. Cet accord a permis à l'Allemagne de remettre les pirates aux autorités kenyanes pour qu'ils soient jugés. Ces exemples montrent comment les États peuvent conclure des accords bilatéraux pour faciliter la coopération dans la lutte contre la piraterie maritime et pour assurer la poursuite en justice des pirates capturés. Ces accords facilitent la coordination des activités de surveillance, de patrouille et de répression en mer, et permettent de promouvoir l'échange d'informations et la poursuite des pirates présumés. De fait, les États et agences maritimes partagent régulièrement des informations sur les menaces potentielles, les activités suspectes et les incidents de piraterie à travers des mécanismes de partage d'informations. Cela peut inclure des accords pour l'échange d'informations en temps réel, par exemple le Centre d'information sur la piraterie du BMI.

V. Conclusion

99. Que ce soit en Afrique, en Asie, en Europe, en Amérique ou en Océanie, la coopération au sens de l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer peut prendre plusieurs formes. En effet, cette coopération peut être bilatérale, trilatérale, régionale, sous-régionale et multilatérale ou multinationale. Dans les différentes régions étudiées, le Rapporteur spécial retient que la coopération

¹⁷⁴ Voir Marianne Péron-Doise, « Piraterie et insécurité maritime dans l'ouest de l'océan Indien : quelles perspectives régionales ? », *Revue Défense Nationale*, n° 792 (été 2016), p. 99 à 104.

¹⁷⁵ Robert C. Beckman, Carl Grundy-War et Vivian L. Forbes, « Acts of piracy in the Malacca and Singapore Straits », *Maritime Briefing*, vol. 1, n° 4 (1994), p. 15.

¹⁷⁶ Ibid.

sous ses différentes modalités a permis de réduire de manière significative le nombre d'actes de piraterie et de vol à main armée en mer et qu'il est absolument nécessaire d'avoir des réglementations régionales pour renforcer la coopération en mer et lutter plus efficacement contre ces deux formes de criminalité maritime. Toutefois, le Rapporteur spécial a pu constater que l'efficacité et l'effectivité de toute coopération en matière de prévention et de répression de la piraterie et du vol à main armée en mer dépendaient largement des lois nationales d'incrimination, qui doivent être harmonisées et conformes aux règles du droit international général applicable et aux règles adoptées par les États membres des organisations régionales luttant contre toutes les formes d'infractions maritimes, plus particulièrement la piraterie et le vol à main armée en mer. En réalité, ce sont les pratiques ou approches régionales, sous-régionales et multinationales qui permettent de donner un contenu ou un sens à la coopération entre États dans une région donnée, aux fins de prévenir et de réprimer la piraterie et le vol à main armée en mer de manière plus efficace. En Afrique – région la plus touchée par les actes de piraterie et de vol à main armée en mer –, les États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, ainsi que ceux de l'Est, ont opté pour l'adoption de codes de conduite juridiquement non contraignants dont la mise en œuvre pose problème, dans la mesure où ces instruments ne sont pas encore en vigueur. Les dispositions en matière de coopération restent simplement prometteuses. Par contre, les États d'Asie qui ont été touchés par les mêmes formes de criminalité se sont dotés d'un véritable accord juridiquement contraignant pour les États, et qui contribue au renforcement de la coopération régionale dans la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer. Les pays d'Europe, les États-Unis et bien d'autres États développés, sans être le théâtre d'actes de piraterie et de vol à main armée en mer, ont mis leurs capacités opérationnelles, leurs expertises et leurs ressources financières et humaines à la disposition des régions victimes de tels crimes, contribuant ainsi à réduire sensiblement les cas de piraterie maritime.

VI. Travaux futurs

100. Dans ses prochains travaux, le Rapporteur spécial effectuera une étude approfondie de la doctrine au sujet des différentes thématiques liées à la prévention et à la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer. Il s'agira en effet de voir les positions doctrinales sur plusieurs aspects qui touchent aux notions de définition de la piraterie, aux questions qui concernent la prévention et la répression, à la coopération régionale et internationale, aux problèmes relatifs à la compétence nationale et à la compétence universelle des États en matière de poursuite et de jugement des pirates présumés, et aux sujets portant sur les accords bilatéraux ou régionaux. L'étude portera en outre sur le transfèrement des pirates présumés ou des coupables, leur extradition ou leur jugement et sur l'entraide judiciaire. Seront en outre examinées, entre autres, les questions concernant l'administration ou l'admissibilité des preuves devant les tribunaux, l'application des sanctions, le respect du droit international des droits de l'homme dans le cadre des actions judiciaires contre de présumés pirates et voleurs armés en mer, les juridictions compétentes, les mesures d'exécution, les dispositions portant sur la responsabilité et l'indemnisation.

VII. Projets d'article

Article 4

Obligations générales

1. Chaque État a l'obligation de coopérer dans toute la mesure possible à la prévention et à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu situé en dehors de la juridiction d'un État.
2. Chaque État s'engage à prévenir et à réprimer la piraterie et le vol à main armée en mer, qui sont des crimes de droit international, qu'ils soient commis ou non en temps de conflit armé.
3. Aucune circonstance de quelque nature que ce soit ne peut être invoquée pour justifier la piraterie et le vol à main armée en mer.

Article 5

Obligation de prévention

Chaque État s'engage à prévenir et à réprimer la piraterie et le vol à main armée en mer, conformément au droit international, par :

- a) des mesures législatives, administratives, judiciaires ou autres mesures préventives appropriées efficaces sur tout territoire relevant de sa juridiction et en haute mer ; et
- b) la coopération avec d'autres États, les organisations intergouvernementales compétentes et, le cas échéant, d'autres organisations ou acteurs non étatiques intéressés par la sécurité de la navigation maritime.

Article 6

Criminalisation en vertu du droit interne

1. Chaque État prend les mesures nécessaires pour que la piraterie et le vol à main armée en mer constituent des infractions pénales.
2. Chaque État prend les mesures nécessaires pour que les actes suivants constituent des infractions pénales :
 - a) commettre des actes de piraterie et de vol à main armée en mer ;
 - b) tenter de commettre de tels crimes ; et
 - c) ordonner, solliciter ou encourager la commission ou tentative de commission de tels crimes, ou y apporter son aide, son concours ou toute autre forme d'assistance.
3. Chaque État prend également les mesures nécessaires pour que les financiers, les commanditaires, les supérieurs hiérarchiques ou autres donneurs d'ordres soient pénalement responsables des actes de piraterie et de vol à main armée en mer commis par leurs subordonnés.
4. Chaque État prend les mesures nécessaires pour que, en vertu de son droit pénal, le fait qu'une infraction visée au présent projet d'article a été commise sur ordre d'un gouvernement, qu'il soit militaire ou civil, ne constitue pas un motif d'exclusion de la responsabilité pénale d'un subordonné.
5. Chaque État prend les mesures nécessaires pour que, en vertu de son droit pénal, le fait qu'une infraction visée au présent projet d'article a été commise par une personne exerçant une fonction officielle ne constitue pas un motif d'exclusion de la responsabilité pénale.

6. Chaque État prend les mesures nécessaires pour que, en vertu de son droit pénal, les infractions visées au présent projet d'article ne soient soumises à aucune prescription et qu'elles soient passibles de peines appropriées tenant compte de leur gravité.

Article 7

Établissement de la compétence nationale

1. Chaque État prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence à l'égard des infractions visées par le présent projet d'articles dans les cas suivants :

a) lorsque l'infraction est commise sur un territoire relevant de sa juridiction ou à bord d'un navire ou d'un aéronef immatriculé dans cet État ;

b) lorsque l'auteur présumé de l'infraction est un ressortissant de cet État ou, si cet État l'estime approprié, un apatride qui a sa résidence habituelle sur le territoire de cet État ;

c) lorsque la victime est un ressortissant de cet État, si celui-ci l'estime approprié.

2. Chaque État prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence à l'égard des infractions visées par le présent projet d'articles dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur un territoire relevant de sa juridiction et qu'il ne l'extrade pas ou ne le livre pas conformément au présent projet d'articles.

3. Le présent projet d'articles n'exclut pas l'exercice de toute compétence pénale établie par un État conformément à son droit interne.
