

LA PIRATERIE EN AFRIQUE

Antonios MANIATIS

Chargé de conférences

« NATO Military Interdiction Operational Training Centre (NMIOTC) »

Docteur de l'Université Paris – X

RÉSUMÉ

L'âge d'or de la piraterie maritime commença environ en 1500 et dura au moins 300 ans, tout en associant l'Europe, l'Afrique et l'Amérique. Les puissances coloniales initialement ont fait usage de la piraterie en tant que moyen d'accumulation primitive de capital dans les colonies et, en temps de guerre, même de la version formelle de piraterie « course ». Au XVIII^e siècle, les souverains européens ont pris la décision de se débarrasser de la piraterie et au XIX^e siècle, ont définitivement aboli la course. De nos jours, sous forme de l'Union européenne, elles ont créé la première flotte militaire de l'Union européenne contre la piraterie au large de la Somalie. Comme cette criminalité a récemment connu une baisse considérable, pas seulement à travers les opérations militaires comme « Atalante », mais aussi en raison des services de gardes privés armés à bord, qui sont soumis au principe de proportionnalité ou d'analogie. Les actes de violences en mer et de piraterie persistent dans le Golfe de Guinée. Néanmoins, la mesure recommandable par excellence, pour éradiquer la piraterie, consiste en la mise en marche du principe de l'état social du droit.

ABSTRACT

The Golden Age of maritime piracy started circa in 1500 and lasted at least 300 years, binding Europe, Africa and America. The colonial forces initially had made use of piracy as a means of primitive accumulation of capital in the colonies and, in wartime, even of the formal version of piracy "privateering". In the 18th century, European sovereigns made the decision to get rid of piracy and in the 19th century they abolished definitely privateering. Nowadays, in form of European Union, they have created the first military fleet of the European Union against piracy off Somalia. As this criminality has recently been reduced in a considerable way, through not only military operations like the already cited "Atalanta" but also the services of armed private guards onboard which are submitted to the principle of analogy or proportionality, the piracy criminality that persists takes place in the Gulf of Guinea. Nevertheless, the most recommended measure against piracy consists in the application of the principle of social rule of law.

INTRODUCTION: LA PIRATERIE MARITIME ET L'AFRIQUE

La piraterie au sens propre constitue une activité liée à la navigation maritime, donc les pirates d'ordinaire sont marins. En effet, cette forme de criminalité regroupe des infractions économiques, notamment le brigandage, contre les divers navires et est commise par des particuliers. Il s'agit d'une criminalité de part uniquement de la société et non pas des états, qui se trouvent au contre-pied de celle-ci, en tant que puissances de répression. Plus précisément, celle-ci est typique pour le droit international public au fur et à mesure qui se passe en haute mer ou bien dans la Zone Économique Exclusive d'un état, tout en transgressant la norme de la liberté de navigation maritime et des autres activités légitimes en mer. Le principe de liberté de navigation dans ces types de régions soumises au droit international constitue une règle diachronique, de provenance initiale coutumière, née dans l'Antiquité, particulièrement dans la Méditerranée.

Outre cette version d'infraction internationale, il existe aussi une sorte de piraterie régie par le droit pénal interne de chaque pays intéressé. En d'autres termes, cette criminalité, bien qu'emblématique en haute mer, peut également être commise dans les eaux qui appartiennent à un état souverain. Certes, ces attaques pas éloignées des côtes d'un état très probablement

ne sont ni prévues par le droit pénal interne d'une manière à part ni explicitement dénommées «piraterie».

Il serait important d'entamer une approche de la piraterie, focalisant en principe sur l'un des trois continents à immixtion au commerce légitime et au trafic illicite dans l'Atlantique, au cours de l'âge d'or de la piraterie, qui commença environ en 1500 et dura du moins 300 ans; c'est l'Afrique qui gagne l'intérêt étant donné que ce continent marqué d'une extrême pauvreté constitue la région emblématique de la casuistique en cause.

L'organisation de la présente étude reflète la dynamique de la piraterie, en tant que mouvement traditionnel et infraction typique du droit international. D'abord, par souci de synthèse, il existe une approche de la tradition de la piraterie atlantique, étroitement liée au commerce légitime des esclaves, qui unit les continents précités de l'Europe, de l'Afrique et de l'Amérique.

Suite de la thématique d'une piraterie esclavagiste et particulièrement ambiguë, une analyse de la piraterie courante au large de la Somalie est à faire. La mention de l'arsenal des mesures antipirates va être complétée par une référence spécifique au cas du système de justice pénale du Kenya, pays collaborateur des Occidentaux pour la répression de la piraterie.

Puis, ce serait le tour de l'autre côté de l'Afrique à analyser, d'abord en expliquant pourquoi une aide pareille à l'opération militaire «Atalante» quant au Golfe de Guinée ne semble pas probable. Cette analyse va focaliser particulièrement sur le cas de la piraterie relative au Nigéria, état qui a du mal à éliminer une criminalité dangereuse à grande tradition.

Ensuite, il serait opportun d'entamer une approche de la culture d'une puissance navale traditionnelle, telle que la Grèce, au sujet du principe de l'analogie quant aux mesures et activités anti-piraterie. Cette approche va être complétée par la référence à des aspects variés de l'immixtion de la nation grecque au problème courant de piraterie.

Enfin, la présente étude va examiner les perspectives probables pour la piraterie africaine, particulièrement au sujet d'une éventuelle élimination de cette criminalité.

A. Approche de l'histoire de la piraterie atlantique esclavagiste

Pendant l'âge d'or de la piraterie, les îles du Caraïbe et les côtes de l'Amérique étaient le centre dynamique d'un empire marchand qui liait l'Europe, l'Afrique et l'Amérique. Des navires transportaient des esclaves, du sucre, des métaux précieux, du tabac et du café entre les trois continents et généraient une richesse énorme pour les forces coloniales dominantes: Angleterre, France, Pays-Bas, Portugal et Espagne. Les pirates qui terrorisaient les navires en mer des Caraïbes au XVIIIe siècle avaient une provenance de divers pays européens, les précités inclus. Néanmoins, la majorité des équipages était constituée des nations de langage anglais tandis qu'un nombre considérable des pirates avait une origine africaine. 60% de l'équipage du fameux pirate Barbe-Noire était noir et deux navires pirates, dont les capitaines sont inconnus, avaient des équipages presque dans leur totalité noirs. Une des questions relatives à l'histoire de la piraterie consiste en son rapport à la liberté en tant qu'idéal. Plusieurs pirates de l'âge d'or étaient marins qui avaient mutiné contre anciens capitaines. Quand ils sont devenus pirates, ils ont créé une sorte de fraternité et ont distribué la richesse pillée d'une manière plus ou moins égale parmi ceux-ci. Il s'agissait de communautés entières gouvernées par des pirates, telles que Brethren sur la côte de l'île de la Tortue près d'Hispaniola et, au siècle XVIIIe siècle, la République des Pirates à Nassau. La liberté était un avantage mais l'argent et les biens constituaient la motivation principale des pirates¹. Donc, le pirate représentait une sorte d'insubordination, contre la hiérarchie de la flotte marchande mais surtout contre le pouvoir étatique.

Certes, cette époque était aussi marquée par le phénomène similaire des corsaires, exemplifié par la carrière du fameux pirate Barbe-Noire. Edward Teach (Barbe-Noire), mort en 1718 durant un combat, s'engagea sur un bâtiment corsaire anglais pendant la guerre de Succession d'Espagne, bien avant de devenir pirate en 1716. L'activité corsaire était essentiellement une sorte de piraterie en temps de guerre, commise par le capitaine et

¹ M. L. Martínez, *Piracy's Golden Age*, National Geographic History, 2016, pp. 67-77.

l'équipage d'un navire, habilités par leur gouvernement à capturer des bâtiments de commerce ennemis, à partir du siècle XVe jusqu'au XIXe siècle, tandis que les corsaires étaient obligés à donner une partie de la richesse acquise à l'état.

Selon une approche, la piraterie a principalement servi la politique des Princes à deux titres: tout d'abord elle a facilité l'«accumulation primitive de capital», dans les colonies². Parmi les moyens d'accumulation primitive de capital, dont disposaient les souverains en mer, la piraterie en était la pièce maîtresse. Si la piraterie correspondait à la définition classique du droit international («ennemi commun de l'humanité», selon la déclaration de Cicéron au sujet du pirate de l'Antiquité), on devrait observer dans les faits une condamnation de tous les pirates par toutes les entités souveraines. Néanmoins, elle est encouragée lorsqu'elle résulte en la capture de biens ennemis. Au lendemain de la découverte des Amériques, le souverain profite officieusement de la piraterie de ses sujets, avant d'en faire une politique officiellement inscrite dans sa stratégie navale. Entre 1500 et 1648, les pirates qui attaquent l'ennemi sont adoués par les entités souveraines quand ils ne sont pas envoyés de manière plus ou moins informelle par les souverains eux-mêmes. Puis, en raison de la continuation des guerres de courses (1648-1713), la piraterie est formalisée et juridiquement encadrée sous forme de course.

En second lieu, la criminalisation de la piraterie a permis la répression de tout mouvement de résistance maritime aux politiques hégémoniques des puissances marchandes. Les souverains investissent l'espace maritime en déplaçant sur celui-ci des tribunaux itinérants que sont les navires. Par exemple, la loi antipirate anglaise de 1700 autorise, en vue de protéger le commerce, le jugement des pirates en mer sur les navires de Sa Majesté. Démobilisés, sans emploi, les corsaires adoptèrent un comportement soit de fuite (des Caraïbes vers l'Afrique), soit de lutte (la radicalisation), soit encore d'inhibition (l'acceptation du pardon royal et la reconversion forcée). Les zones d'activité pirate se sont alors déplacées ailleurs, dans les espaces maritimes extra-européens marqués par des conflits de souverainetés émergentes. Ayant fait ses preuves dans l'Atlantique, la répression internationale de la piraterie continuera de légitimer les politiques d'expansion européennes en Est, à savoir au Moyen-Orient, en Inde, et en Asie du Sud-est. À partir de 1726, l'âge d'or de la piraterie vire au pourpre. Une coalition embryonnaire d'états européens réprime la piraterie, devenue préjudiciable au commerce triangulaire (sucre-armes-esclaves) entre l'Amérique, l'Europe et l'Afrique. Qui plus est, la Déclaration de Paris de 1856, produit de la puissance impériale et maritime de l'Empire britannique au XIXe siècle qui organise le nouveau système de libre-échange, abolit pleinement les guerres des courses. Elle est ratifiée par de nombreux états, à l'exception des États-Unis, dont la position est précisée par le Secrétaire d'État Marcy durant les négociations : «*le Gouvernement américain craint que l'abolition de la course ne livre l'empire des mers aux puissances qui ont les moyens et la politique d'entretenir de grandes flottes de guerre*». Cette position illustre la continuité des pratiques pirates dans l'espace extra-Atlantique, comme dans le Pacifique par les Américains. En tout cas, la piraterie étant désormais interdite entre puissances européennes, la violence étatique sera projetée sur les «pirates indigènes» dans les régions reculées. Au nom du *ius publicum europaeum*, les états européens instrumentalisent le crime universel de piraterie pour nier aux communautés extra-européennes le titre de souveraineté.

L'approche précitée a raison d'apparenter la course à la piraterie au sens strict du terme ou bien piraterie mercantile. De plus, la phase de la criminalisation de la piraterie pourrait être associée au baptême de certains civils par la dénomination sous-valorisante «pirates». Il s'agit d'une méthode des puissances, notamment de l'Angleterre, pour marginaliser une opposition sociale et politique bien adaptée aux libertés que le constitutionnalisme courant considère comme classiques. Cela est bien le cas de la liberté du culte («pirates» Irlandais catholiques, en vérité rebelles) ainsi que de la liberté de la presse et de l'expression («pirates» au sens

²M. Hennessy-Picard, *La piraterie atlantique au fondement de la construction des souverainetés coloniales européennes*, Champ pénal / Penal field, XIII, 2016, <http://champpenal.revues.org/9257>.

métaphorique, imprimeurs professionnels)³. Plus spécifiquement, du XVI^e siècle au XIX^e siècle, il existait une règle de droit international, selon laquelle l'équipage des navires en tant que flotte de lutte politique était puni pour avoir commis piraterie maritime⁴.

Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue que l'approche critiquée focalise sur une ère historique bien éloignée de la culture juridique actuelle sur plusieurs points notables. À titre indicatif, c'est le pacte de renonciation générale à la guerre, dit pacte Briand -Kellogg, du 27 août 1928, qui interdit pour la première fois tout recours à l'usage de la guerre. Donc, au fur et à mesure que la course (qui n'a pas été abolie par les États-Unis) fait partie de l'«organisation criminelle», en tout cas néologisme actuel du droit pénal, des états souverains en temps de guerre, la guerre elle-même constituait une méthode diachronique légitime pour la résolution des litiges internationaux. Certes, il serait possible de parler aussi des guerres offensives et des conquêtes de territoires par de grandes puissances de l'âge contemporain, qui sont plus ou moins tolérées par la communauté internationale. De même, l'esclavage n'était pas illégitime jusqu'au moins une partie du XIX^e siècle et jouait un rôle crucial dans le commerce légitime et la contrebande liée à la piraterie au sens strict et à la course, pour ne pas faire référence au trafic des antiquités et plus généralement des biens culturels («trésors nationaux», selon la terminologie de l'Union européenne)⁵. Qui plus est, la recherche récente a démontré qu'il existe des traits communs entre le phénomène de migration, particulièrement accentué depuis l'éclatement du mouvement international du «printemps arabe» en Tunisie, et le trafic des biens culturels⁶. Enfin, il conviendrait aussi de signaler qu'au XXI^e siècle, en tout cas marqué par les incidents révolutionnaires du mouvement précité, c'est un autre type de navigation qui tend à contester l'ordre établi marginalisant des pirates⁷. C'est l'usage d'Internet qui promeut la diffusion du savoir et voire la modification du texte original intégral, protégé par le droit de la propriété intellectuelle qui punit le piratage.

A. Mesures relatives à la piraterie au large de la Somalie

Depuis 1998, la piraterie est revenue en force sur les deux côtes de l'Afrique. Spécialement depuis la chute des tribunaux islamiques en décembre 2006, la Corne de l'Afrique et la côte s'étendant sur la Somalie, le «Somaliland», les Seychelles et le Yémen ont vu éclore une nouvelle génération de pirates capables de déstabiliser le commerce mondial⁸. Quant aux causes de la piraterie somalienne, c'est la surpêche dans les eaux poissonneuses par des flottes de pêche venues d'Europe et d'Asie qui est mentionnée comme la cause principale⁹. Néanmoins, dans cette région du monde il existe aussi un autre problème, des navires transportent des conteneurs de déchets toxiques pour les déposer sur les rivages ou les immerger au large des côtes¹⁰.

³A. Maniatis, *Approche juridique de la piraterie*, Neptunus E.revue, vol. 22, 2016/1, http://www.cdm.univnantes.fr/96053546/0/fiche_pagelibre/&RH=1380006657365&RF=1380008642250.

⁴A. Maniatis, *Sea and see piracy*, dans 8th Annual EuroMed Academy of Business Conference – Book of Proceedings, 2015, pp. 1411-1420, <http://emrbi.org/wp-content/uploads/2015/11/euromed2015-book-of-proceedings-2015-11-02.pdf>.

⁵S. Manacorda, D. Chappell (Editors), *Crime in the Art and Antiquities World Illegal Trafficking in Cultural Property*, Springer, 2011.

⁶A. Maniatis, *Le trafic illicite des biens culturels*, RSC, 1, 2016, pp. 181-184.

⁷A. Maniatis, *Approche juridique de la piraterie*, Neptunus E.revue, vol. 22, 2016/1, http://www.cdm.univnantes.fr/96053546/0/fiche_pagelibre/&RH=1380006657365&RF=1380008642250.

⁸F. Leclercq, *La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies*, Service public fédéral Discours, 2010, http://justice.belgium.be/fr/ordre_judiciaire/cours_et_tribunaux/cour_de_cassation/documents/discours/.

⁹A. Maniatis, *Introduction au droit pirate*, Rhadamanthe, Édition périodique du Barreau d'Héraklion, 28, 2016, pp. 9-16 (en grec).

¹⁰F. Leclercq, *La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies*, Service public fédéral Discours, 2010, http://justice.belgium.be/fr/ordre_judiciaire/cours_et_tribunaux/cour_de_cassation/documents/discours/.

L'Union européenne constitue la seule neuve idée du XXe siècle à climax international¹¹. Elle a lancé le 8 décembre 2008 une opération aéronavale de dissuasion, prévention et répression des actes de piraterie au large de la Somalie¹². L'«opération Atalante» susmentionnée vise à protéger les navires au Programme alimentaire mondial, chargés d'acheminer l'aide humanitaire à destination de la Somalie, et à assurer la sécurité des navires marchands croisant dans les zones à risques y compris en recourant à l'usage de la force¹³. «Atalante» a fait l'objet d'une décision du Conseil européen le 10 novembre 2008. D'après l'Union européenne, «*les données collectées depuis 2008 montrent que la force EU Navfor, en collaboration avec ses partenaires des autres forces anti-piraterie, est devenue très efficace dans la prévention des attaques*». Effectivement, avec 100% de succès dans l'escorte des bateaux du Programme alimentaire mondial (173 escortes entre 2009 et avril 2013), avec une chute notable des attaques (176 attaques en 2011, 34 en 2012) et des captures (25 navires capturés en 2011, 5 en 2012), l'efficacité est au rendez-vous¹⁴.

En outre, il est notable que l'Union européenne a conclu des pactes avec divers pays afin de rendre possible le transfert de pirates sur leur territoire pour qu'ils y soient jugés après avoir été capturés par la force de l'opération «Atalante». Il s'est agi de cinq pays: Afrique du Sud, Maurice, Mozambique, Ouganda et Tanzanie. Déjà, en 2009, un accord de même objet avait été passé entre l'Union et les Seychelles d'une part, le Kenya d'autre part. L'Union a également conclu un accord avec l'île Maurice en juillet 2011, qui envisage le transfèrement des condamnés vers leur terre d'origine, à l'instar de ce que font précisément les Seychelles¹⁵.

B. Le Kenya, prestataire de services de répression de la piraterie

Quant au Kenya, il conviendrait de signaler qu'il est devenu une destination d'importance primaire pour la poursuite des pirates capturés au large de la Somalie, des fins de 2008 aux derniers mois de 2009¹⁶. Le premier procès au sujet de la piraterie y consistait en l'affaire «*Republic v. Hassan Mohamud Ahmed*», dont la décision a été émise en 2006. Dix suspects somaliens furent initialement capturés par la flotte militaire des États-Unis et condamnés à 7 ans de réclusion. Qui plus est, la Cour Suprême rejeta leur pourvoi en appel, en 2009. Cet arrêt a généré un précédent contraignant, selon lequel en vertu du droit international les tribunaux de Kenya disposent d'une juridiction quant aux poursuites exercées contre les étrangers capturés outre le pays, au sujet de la piraterie. Bien que ce tribunal n'ait pas fait une mention de l'article 100 de la Convention du Droit de la Mer, sur l'obligation étatique de collaboration, ce texte des Nations Unies pourrait être invoqué pour bien fonder le devoir de l'état kényan de réprimer la piraterie, dans le cas de non-arrêt des suspects par les forces militaires de Kenya mais par les forces d'autres pays, comme c'était le cas du procès en cause¹⁷. Néanmoins, le droit international sur la piraterie n'impose pas de devoirs spécifiques de poursuite des actes de piraterie¹⁸.

La limitation géographique de la Convention précitée des Nations Unies en haute mer et dans la Zone Économique Exclusive, ne touche pas d'autres infractions pénales qui peuvent être commises en même temps, telles que les prévues par la Convention pour la répression

¹¹ J. Julliard, *Trois poupées russes*, Marianne, 12 au 18 novembre, 2011, p. 3.

¹² C. Leboeuf, *France's action against maritime piracy and the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS): interests, interactions and priorities*, Neptunus, e.revue, vol. 21, 2015/1, http://www.cdmo.univnantes.fr/96053546/0/fiche_pagelibre/&RH=1380006657365&RF=1380008642250.

¹³ A. Maniatis, *Approche juridique de la piraterie*, Neptunus E.revue, vol. 22, 2016/1, http://www.cdmo.univnantes.fr/96053546/0/fiche_pagelibre/&RH=1380006657365&RF=1380008642250.

¹⁴ Ph. Chapleau, J.-P. Pancraccio, *La piraterie maritime. Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert Paris, 2014.

¹⁵ Ph. Chapleau, J.-P. Pancraccio, *La piraterie maritime. Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert Paris, 2014.

¹⁶ J. Gettleman, *Rounding up Suspects, the West Turns to Kenya as Piracy Criminal Court*, N.Y. Times, Apr. 24, A8, 2009.

¹⁷ J. Thuo Gathii, *Kenya's Piracy Prosecutions*, The American Journal of International Law, 104, 3, 2010, pp. 416 - 436.

¹⁸ J. Ashley Roach, *Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions*, The American Journal of International Law, 104, 3, 2010, pp. 397 - 416.

d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, créée par l'Organisation Maritime Internationale en 1988, ou autrement dit, sont désignés par le terme «vol à main armée contre navires»¹⁹. Néanmoins, contrairement à l'infraction de piraterie, les actes en cause ne justifient pas une juridiction universelle en haute mer. En tout cas, le Kenya, aussitôt submergé de pirates dans ses prisons et ses juridictions, insuffisamment préparé à cet afflux, et assumant un coût financier supérieur à l'aide qui lui était apportée, avait dès 2010 instamment demandé à ce que la charge soit répartie sur d'autres états de la région et menacé de rompre l'accord avec l'Union européenne, ce qu'il a d'ailleurs fait à la fin de l'année. Le pays reçoit une assistance financière mais aussi pratique en ce domaine de la part de l'Union européenne et de l'Office des Nations-Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC) qui ont élaboré à cette fin un programme commun. Malgré cela, depuis lors, le transfert de pirates à ce pays n'est pas interrompu mais il est l'objet d'accords spécifiques, passé au cas par cas²⁰.

C. L'impossibilité d'une aide sous forme d'«Atalante» dans le Golfe de Guinée

Le projet «CRIMGO» (en anglais «Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea») a été lancé en janvier 2013 par l'Union européenne pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes et a été rendu opérationnel en septembre 2013²¹. Il comprend quatre composantes : a) formation, entraînement et documentation; b) partage de l'information maritime; c) amélioration des capacités d'Actions de l'État en Mer (AEM) sur le plan législatif et administratif; d) la coordination régionale des opérations maritimes des États.

Néanmoins, au regard de l'efficacité documentée de l'opération «Atalante», la doctrine s'est interrogée pourquoi l'Union n'a pas déployé une action de même envergure dans le Golfe de Guinée. En 2008, lors du déploiement de l'Atalante dans le Golfe d'Aden et au large de la Somalie, la Somalie était considérée par les Nations unies comme un «État failli, un État en déliquescence», fractionné et en proie à la guerre civile, de sorte que ce pays ne pouvait plus matériellement exercer ses compétences et notamment sa souveraineté sur sa mer territoriale et sa Zone Économique Exclusive (ZEE). Or, les pays du Golfe de Guinée ne se trouvent pas dans cet état de déliquescence, et se montrent attachés d'une part à leur souveraineté et d'autre part à la recherche de solutions africaines aux problèmes africains, même s'ils sollicitent l'aide des partenaires étrangers.

Ainsi, l'hypothèse d'un recours aux navires de guerre étrangers, à l'instar des opérations navales internationales menées au large des côtes somaliennes, suscite la méfiance. Bien qu'il existe un phénomène de collaborations établies entre certains pays intéressés de la sous-région et les marines française (FPS – ASECMAR) et américaine (APS) dans le cadre de coopérations spécifiques, ces relations ne dépassent pas le schéma d'une assistance ponctuelle à la formation de marins, des garde-côtes et des militaires.

Selon le Conseil Européen du 17 Mars 2015, la zone qui inquiète, classée préoccupation n° 1 de l'Union européenne, en matière de piraterie, est désormais le Golfe de Guinée, fréquenté par plus de 7.000 navires européens²². L'insécurité maritime y est en recrudescence, le BMI note même une progression des prises d'otages alors que les actes de brigandage divers vont croissant. L'UNODC explique que «*les différents types de trafics s'alimentent entre eux dans la région*», n'écartant pas des liens entre les différents groupes terroristes et la criminalité organisée sur le secteur maritime. En effet, les profits engendrés par la piraterie alimentent d'autres trafics, notamment la drogue.

¹⁹J. Ashley Roach, *Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions*, The American Journal of International Law, 104, 3, 2010, pp. 397 - 416.

²⁰Ph. Chapleau, J.-P. Pancraccio, *La piraterie maritime. Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert Paris, 2014.

²¹R. Tiwang Watio, M. Lawson, *La piraterie maritime dans le Golfe de Guinée*, Neptunus e.revue, vol. 20, 2014/2,

<http://www.cdmo.univ-nantes.fr/annees-2010-1451472.kjsp?RH=1339768387194&RF=1476287470303>

²²Anonyme, *Le Golfe de Guinée préoccupation n° 1 par l'Union européenne*, 2016, <http://www.umep.org/theme/maritime/piraterie/>.

Une conférence internationale sur la lutte contre la piraterie a été organisée en novembre 2015 à Lomé²³ puisqu'il s'agit d'une priorité internationale. Le fléau jugulé au large de la Somalie se déplace dans le Golfe de Guinée. Les pays de cette zone perdent chaque année au minimum 7 milliards \$. Les trafiquants acheminent entre 35 et 40 tonnes de drogue par an vers les côtes africaines avant qu'elles ne repartent par voie maritime vers l'Europe. Le trafic d'armes n'est pas en reste, alimentant le terrorisme sur le continent.

E. La piraterie au large du Nigéria

Dans son premier rapport trimestriel pour l'an 2016, le Bureau maritime international (BMI) fait état de la baisse des actes de piraterie en haute mer, à l'exception de la région au large du Nigeria. Il s'agit de la région la plus dangereuse pour les équipages des flottes marchandes actuellement et il est constaté que les pirates n'hésitent pas à faire usage d'une violence accrue, en comparaison avec les cas de piraterie dans toute autre région²⁴. À cause de la baisse du prix du pétrole, les pirates ne ciblent plus le cargo des bateaux, à savoir malgré le caractère pétrolier de cet espace. Le kidnapping des membres de l'équipage et la revendication de rançons sont propices de leur assurer un gain plus direct. La neuve préférence relative aux enlèvements résulte des statistiques du rapport annuel sur la piraterie que l'organisation non-gouvernementale «Oceans Beyond Piracy (OBP)» présenta en 2016. En 2014, le 16% des opérations incluait des prises d'otages tandis qu'en 2015 le pourcentage était d'ordre de 28%. Les kidnappés sont détenus dans de petites îles au delta du Niger pour un espace de temps qui peut durer jusqu'à trois semaines. Les informations disponibles sur les conditions de détention ne sont pas nombreuses vu que la majorité des personnes qui ont gagné leur liberté optent pour le silence. Néanmoins, selon des témoignages, les marins durant leur détention ont subi des tortures et des exécutions virtuelles tandis que leur nutrition était insuffisante. Les autorités du Nigeria permettent l'usage des services de gardiens armés privés de nationalité nigérienne et non pas des étrangers sur des navires qui voilent dans leurs eaux territoriales. Cette normativité est opposée aux règles établies par les états de l'Afrique de l'Est tandis que la plupart des états de la région du Golfe de Guinée sont hostiles à la présence de gardes armés privés à bord des navires dans leurs eaux territoriales, qu'ils soient nationaux ou étrangers²⁵. De même, en Asie, des pays comme l'Indonésie, la Malaisie ou encore le Singapour interdisent formellement la présence de gardes armés à bord des navires qui transitent par leur mer territoriale, et les contrevenants peuvent s'exposer à de lourdes peines.

Les gardiens nigériens sont censés être dépourvus de l'enseignement et de l'expérience nécessaires et, donc, il est probable de provoquer des dangers élevés aux équipages à protéger en cas d'attaque issue des pirates. Il est recommandable que les navires qui voilent au large du Nigéria soient dotés d'une double clôture de barbelés, pour que les pirates ne puissent pas monter à bord. Une autre mesure, qui est en général recommandée même pour d'autres zones des incidents de piraterie, telles qu'au large de la Somalie, consiste en la création d'un espace sécurisé, à l'intérieur du navire, connu à travers le terme anglais «citadel». Dans cet abri spécialisé, produit de la nouvelle vague d'affrontement de la piraterie, les marins sont fermés en cas de montée de pirates à bord. Cet abri est doté de téléphone satellite et sans fil tandis que, à travers le dressement approprié, un marin expérimenté se trouvant dans celui-ci est en possibilité de naviguer le bateau pour un petit espace.

²³Anonyme, *Le BMI fait le point pour 2015*, 2016, <http://www.ume.org/theme/maritime/piraterie/>.

²⁴J. Papadopoulos, *Le passage dangereux «au large» du Nigéria*, I Kathimerini, Dimanche 12 juin, 2016, p. 24 (en grec).

²⁵E. Sedjro, *Lutte contre la piraterie maritime par des gardes armés à bord des navires Conflit de compétences entre Etats de pavillon et Etats côtiers – la nécessité de mécanismes de coopération*, Neptunus, e. revue, 21, 3, 2015, http://www.cdm.univnantes.fr/96053546/0/fiche__pagelibre/&RH=1380006657365&RF=1380008642250.

Néanmoins, des incidents ne sont pas déclarés aux autorités par les compagnies maritimes et des détails en cause sont rarement diffusés pour ne pas favoriser un climat de conduite de neuves attaques. Qui plus est, les compagnies préfèrent s'abstenir de la voie légale puisqu'elles ne désirent pas que leur navire reste amarré dans un port pour un grand nombre de jours, chose qui pourrait impliquer aussi des dépenses élevées, jusqu'à la complétion des enquêtes conduites par les instances compétentes.

Une des raisons de la piraterie nigérienne semble plutôt paradoxale et est indicative du caractère financier de cette criminalité. Le président de l'Union des Propriétaires de Navires du Nigéria déclara en février 2016 que le problème de piraterie dans le Golfe de Guinée est partiellement dû au chômage qui touche les capitaines et ingénieurs stagiaires²⁶. Ces marins sont censés être dépourvus de la possibilité de réaliser même leur voyage éducatif afin de voir leurs études complétées. Plus spécifiquement, la formation pratique des gens de mer à bord constitue une condition pour l'Académie Maritime tandis que l'inexistence des occasions d'emploi provoque déception aux gens de mer. Il est très probable que les marins chômeurs aboutissent à devenir pirates.

La piraterie a récemment provoqué une grande inquiétude aux autorités du Nigéria. En effet, en juillet 2016 la flotte militaire nationale procéda au développement opérationnel de dix navires, afin de bloquer le mouvement d'attaques issues des bateaux pirates contre des navires marchands qui parcourent les eaux territoriales du pays. Du janvier en avril 2016 les groupes des auteurs de piraterie ont commis 30 attaques contre des navires dans les eaux précitées tandis que les 16 d'entre elles ont été réussies. Donc, le gouvernement nigérien prend les mesures dictées par la nature des choses, tout en exerçant les compétences indicatives de la souveraineté nationale de son état.

F. L'analogie, principe issu de la culture grecque, contre la piraterie

Un des grands corps de l'Administration Publique en Grèce, le Conseil Juridique d'État, a émis l'avis n° 398/2011, qui a été officiellement adopté et reste en vigueur. Il avait à répondre à une triade de questions du ministre de la navigation, qui maintiennent leur actualité.

La première question focalisait sur le porteur qui est le compétent pour l'exercice d'initiative législative quant à la protection contre la piraterie (en haute mer), touchant les navires à pavillon grec qui parcourent les eaux internationales.

La seconde question focalisait sur le porteur public qui est le compétent dans les eaux internationales pour la répression de la piraterie qui est exercée au détriment des navires à pavillon grec.

La troisième question est en recherche du porteur qui est le compétent pour l'émission des actes ministériels quant au mode, aux moyens ou à d'autres réglementations plus spécifiques pour l'exercice d'un contrôle préventif ou la prise de mesures de sécurité et de répression en cas de piraterie.

Quant à la seconde question, qui est la plus essentielle, le Conseil était d'avis que tout état est légitimé à procéder à la répression de la piraterie contre un navire à pavillon grec, commise dans les eaux internationales, uniquement à travers des navires de guerre ou des avions militaires ou d'autres navires ou avions ayant des marques apparentes que ceux-ci appartiennent à un service étatique et sont autorisés à ces fins, selon les articles 105 et 107 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, dont la Grèce est partie prenante. Il est évident que la prise d'une décision sur la répression de la piraterie requiert qu'on tienne compte de plusieurs facteurs qui sont relatés à la possibilité, la nécessité et l'efficacité de l'intervention. Parmi ces facteurs, il existe:

G. La possibilité d'offrir un navire d'intervention au moment de l'incident,

²⁶Anonyme, *Au Nigéria la piraterie fleurit, car les jeunes ne peuvent pas trouver travail?*, Chroniques Marines, 2016, p. 188 (en grec).

- H. La connaissance des conditions dans lesquelles se trouve le navire touché par la piraterie,
- I. Le danger éventuel contre la vie ou la santé de l'équipage, issu de l'intervention ou de la non-intervention,
- J. La sécurité du navire,
- K. Le genre, la quantité et la sécurité du cargo,
- L. La volonté et les intérêts économiques du propriétaire et
- M. Le danger de perturbation des relations internationales du pays grec.

Ces questions, donc même la prise de décision sur la question de répression d'un cas de piraterie, ne sauraient être soumises uniquement au champ de compétence du ministre de la défense nationale, auquel est soumise la flotte militaire, ou bien du ministre auquel sont soumis les restes navires autorisés. Il est donc question d'un processus de prise de décision commune, à laquelle doivent participer aussi le ministre des affaires extérieures, le ministre de développement, de compétitivité et de navigation, et le ministre de la protection du citoyen. Il conviendrait de signaler que la garde côtière, qui pourrait avoir une immixtion en offrant des navires autorisés, était soumise au ministre de la protection du citoyen, en vertu de la loi n° 3922/2011 tandis que de nos jours la compétence pour ce corps de sécurité à organisation militaire a été restituée au ministre de la navigation marchande. Donc, en termes actuels, il s'agit d'une codécision des ministres de la défense, des affaires extérieures et éventuellement de la navigation marchande au fur et à mesure que les forces de la garde côtière ont à intervenir à la répression d'un cas de piraterie.

Tout d'abord, l'expérience du déplacement de la garde côtière s'avéra néfaste pour des raisons variées. Ensuite, il serait pertinent de signaler que le Conseil a appliqué l'analogie ou bien proportionnalité malgré le fait qu'il n'a pas fait une allusion explicite de ce principe. La Grèce a été devenue juste le second état en Europe, après la Suisse, qui introduisit une clause générale sur la proportionnalité quant à la mission de l'état, à travers la révision de la constitution formelle en 2001. L'article 25 par. 1, ayant déjà soumis les droits de l'homme en tant qu'individu et en tant que membre de l'ensemble social à la garantie de l'État, dispose qu'*«Il faut que les restrictions de toute sorte qui peuvent selon la Constitution s'imposer à ces droits soient prévues soit en direct par la Constitution soit par la loi, au fur et à mesure qu'il existe une réserve en faveur de celle-ci et qu'elles respectent le principe de la proportionnalité»*. Il est à noter que la vigueur constitutionnelle de ce principe était considérée comme existante bien avant cette révision.

Si l'on veut tracer le profil de la proportionnalité, cela implique une mention à ses racines grecques anciennes. Un des problèmes de l'élaboration juridique de ce principe réside là, l'on omet d'habitude sa «préhistoire» mathématique tandis que c'étaient les mathématiciens qui avaient élaboré au fond le principe.

La proportionnalité naquit à la mer Égée sous forme d'«analogie» tandis qu'en grec ancien on parlait d'«analogie» (proportion) et non pas de proportionnalité. À notre sens, cela est un autre de maints problèmes de l'élaboration juridique de ce principe. C'est Pythagore de l'île grecque de Samos, grand philosophe et fondateur de l'école pythagoricienne qui s'occupa du phénomène d'analogie et eut une contribution importante à la Géométrie. On peut soutenir que les pythagoriciens sont les fondateurs de la science mathématique. En plus, Thalès de Milet, ville de l'Asie Mineure qui entretenait des relations étroites avec la colonie grecque ancienne de Naucratis (port en Égypte), est un des sept sages de la Grèce antique. Son offre la plus grande aux mathématiques était qu'il cherchait la preuve. Ce philosophe qui visita l'Égypte et étudia l'analogie était d'avis qu'on doit agir sur la base de mesure, à savoir avec prudence. Initialement on a conçu l'analogie élémentaire ou bien simple, à savoir une fraction dont ses prix sont en harmonie numérique. Cette harmonie consiste en une relation exprimée par un numéro entier et d'ordinaire petit, chose dénommée «logos», substantif grec qui signifie raison et discours ainsi que, dans ce cas-là, le résultat d'une corrélation logique. Il en résulte que l'analogie, dans son approche académique archétype, est un principe maritime et plus amplement incorporée au paysage de la nature. Qui plus est, elle a été élaborée pour la première fois par deux philosophes de la Grèce antique tandis que la piraterie constituait un phénomène familier en Mer Égée et plus généralement dans la Méditerranée.

Quant à la première question et la troisième, le Conseil Juridique d'État a répondu que l'initiative législative est au ministre de Justice, en matière de juridiction pénale et la répression pénale. Néanmoins, en ce qui concerne l'initiative législative sur la thématique relative du moins aux moyens et aux mesures de répression, il existe une compétence collective, commune des ministres cités dans le cadre de la réponse à la seconde question. Quant à la troisième question, cette question est résolue de soi-même, à savoir à travers la disposition législative (clause dans une loi formelle) qui autorise un certain ministre à émettre des actes réglementaires.

La Grèce compte avec un système normatif introduisant un nouveau marché, celui de la garde des navires marchands à pavillon grec par des gardiens privés. Il s'agit d'une évolution notable, suite de la demande de la classe des armateurs. D'abord, l'état adopta la loi n° 4058/2012, intitulée «Prestation de services par des gardiens armés à des navires marchands et d'autres dispositions». Le texte entier ne fait pas mention explicite de l'éventualité des gardiens qui ne portent pas d'armes mais ceux-ci n'ont pas constitué un phénomène absolument inexistant. En effet, en août 2012 le tanker à pavillon grec «Great Lady» a subi un attentat de piraterie par des somaliens, affronté par quatre gardiens, dépourvus d'armes, en collaboration avec l'équipage. La loi prévoit que les gardiens armés sont soumis au pouvoir du capitaine ou de son suppléant légitime. L'usage des armes, dans le cadre de la prestation des services de sécurité, est autorisé dans les zones à haut risque pour affronter un danger qui touche directement les occupants du navire, le navire lui-même ou le cargo, suite d'une commande du capitaine. Donc, on ne peut tirer que conformément au principe de l'analogie. Plus spécifiquement, la loi cite que l'usage des armes est possible uniquement au fur et à mesure que celui-ci est requis pour esquisser le danger en cause.

G. Aspects de l'immixtion de la nation grecque au problème de piraterie

Suite d'une autorisation législative de la loi introductive des gardiens privés, peu après l'adoption de celle-ci, un acte réglementaire fut aussi adopté. Il s'agit de l'acte ministériel commun du ministre de défense nationale, du ministre de développement, de compétitivité et de navigation, et du ministre de protection du citoyen n° 641.36-2/2012. Contrairement à la loi qui ne fait aucune définition explicite des zones à haut risque, cet acte (qui en tout cas adopte, lui aussi, une formulation ouverte) fait mention concrète des régions de mer situées entre la Mer Rouge, le Golfe d'Aden jusqu'aux étroits d'Ormuz, ainsi que la section Nord de l'Océan Indien, y compris le Golfe Arabe et le Canal de Mozambique.

La nation grecque continue de se trouver en tête de la propriété des navires marchands, à climax mondial. Cette classification est faite sur la base du critère port en lourd tandis qu'elle se trouve à la seconde position, après la Chine, quant au nombre de bateaux. Malgré la crise financière grave qui touche la Grèce, notamment à partir de 2010, celle-ci est le véritable protagoniste dans les transports maritimes, ayant le 16,11% de la flotte marchande mondiale, en 2015. Les Grecs, nation nautique par excellence dans son histoire, ont des intérêts élevés dans le commerce maritime, pas seulement en tant que propriétaires et armateurs mais aussi comme marins professionnels. Les capitaines grecs ont fait preuve de leur prudence et leur capacité opérationnelle en esquivant des attaques pirates, particulièrement en haute mer, à plusieurs reprises, déjà avant l'institutionnalisation de la mesure des gardiens privés armés à bord, qui est survenue, selon une indication déjà faite, au printemps 2012. Donc, l'état hellénique est en raison de manifester un vif intérêt en la sécurité des transports en mer.

Selon l'archive du Centre de Coordination de Recherche et de Sauvetage, qui constitue une unité au sein de la Garde côtière, au cours des 8 ans derniers 98 incidents de piraterie, soit accomplis soit sous forme d'attentat, ont été réalisés contre des navires de propriété hellénique. Bien qu'un grand nombre de ces attaques ait été commis au durant la période 2009-2011, un des incidents les plus violents eut lieu en février 2015 au large du Nigéria²⁷.

²⁷J. Papadopoulos, *Le passage dangereux «au large» du Nigéria*, I Kathimerini, Dimanche 12 juin, 2016, p. 24 (en grec).

Une attaque armée issue des pirates toucha le navire à propriété grecque «Kalamos». Il en résulte le meurtre du sous-capitaine Nikos Dagres et le kidnapping de trois membres de l'équipage, à savoir des deux grecs et d'un pakistanais. Leur otage dura environ trois semaines, phase pendant laquelle M. Asaf Humayoun, membre de l'organisation MPHRP qui offre son soutien aux familles de marins enlevés, avait donné des instructions à la famille du pakistanais de ne pas répondre à des coups de téléphone issus du Nigéria. En tout cas, la somme d'argent qui a été donnée en tant que rançon n'a pas été confirmée. Après la libération, l'un des deux kidnappés grecs fut interné à un centre médical vu qu'il avait des fractures graves dans les jambes lors de l'attaque des pirates. M. Humayoun déclare que le marin pakistanais, qui exerce de nouveau ses devoirs professionnels, a dépassé son expérience traumatique.

Quant aux mesures de sécurité pour la flotte marchande grecque, il conviendrait de signaler que selon le cadre législatif en vigueur, les gardiens ne sont pas membres de l'équipage du navire à protéger et gagnent le navire peu avant que celui-ci entre dans la zone à haut risque. Néanmoins, l'acceptation de cette institution était telle que la pratique a connu une sorte d'institutionnalisation permanente de ces professionnels. Plus spécifiquement, les armateurs tendent à embaucher les gardiens en tant que leurs propres employés, en leur confiant d'autres devoirs à bord, au fur et à mesure qu'ils ne sont pas autorisés à jouer leur rôle normal de protecteurs, à savoir outre la zone à haut risque. Donc, il s'agit d'une sorte d'internalisation de ces employés des entreprises de sécurité, par le marché de navigation maritime.

L'internalisation a aussi un autre aspect quant à l'immixtion de la Grèce à la lutte contre la piraterie au large de la Somalie. Dès le mois de février 2014, l'état hellénique a été de retour à la partie opérationnelle de l'entreprise Atalante, de laquelle il avait été retiré en 2012 à cause de la crise économique précitée. Il conviendrait de signaler qu'un officier de la flotte militaire grecque était en tête de cette opération, au début de la mise en marche de celle-ci.

H. La piraterie “*Out of Africa*” dans l'avenir?

Le film américain “*Out of Africa*”, sorti en 1985, focalisa sur le Kenya. D'une manière comparable, la question actuelle est là; pourrait-on prévoir que la piraterie «sera expulsée» de l'Afrique?

Le problème de la piraterie au large de la Corne de l'Afrique, étant en plein développement depuis presque une vingtaine d'années, semble constituer une histoire du passé. Au cours du second trimestre de 2015 aucun incident de piraterie n'y eut lieu. Bien que le financement de la campagne anti-piraterie et la prestation d'assistance à la Somalie aient fonctionné efficacement, le Bureau Maritime International continue de maintenir des réserves.

En tout cas, une recherche faisant usage de la «théorie de la protection» a démontré que la piraterie en Somalie est probable d'être commise uniquement dans des régions pauvres qui sont éloignées des ports et des routes de commerce régional. Si les revenus issus de la taxation du commerce s'avèrent bien élevés à l'égard de ceux qui sont attendus par la piraterie, les élites locales sont activement engagées à une garde informelle des côtes et à l'anti-piraterie. La piraterie se trouve dans l'impossibilité d'opérer sans compter avec la protection de la société locale. Néanmoins, le soutien manifesté pour le déploiement des actes de piraterie peut changer rapidement, position de la recherche qui a été déjà confirmée par la marginalisation survenue de cette criminalité après sa réalisation²⁸.

Évidemment, le problème en cause n'a pas été déraciné et les pirates somaliens «ne sont pas morts mais dormants», selon la métaphore utilisée par les autorités de la Somalie²⁹. La piraterie en Afrique connaît un épanouissement à une grande étendue «déplacé» vers l'Ouest puisque ce sont surtout les problèmes socioéconomiques qui emmènent les gens à cette forme de criminalité.

²⁸A. Shortland, F. Varese, *The Protector's Choice An Application of Protection Theory to Somali Piracy*, Brit. J. Criminol. 54, 2014, pp. 741-764.

²⁹A. Harding, *Somalia warns of return to piracy*, BBC, 2015, <http://www.bbc.com/news/world-africa-33822635>.

La doctrine signale qu'un enseignement tiré de l'histoire consiste en le fait que dans le passé les pirates ont été vaincus sur la terre mais pas en mer³⁰. Certes, les pirates furent vaincus par l'état romain dans l'Antiquité mais en règle générale la doctrine en a raison. La méthodologie antipirate de type militaire ou policier, n'est pas seulement utile, mais dans certains cas résulte des coopérations internationales importantes et particulièrement de l'europanisation. Cela est le cas de l'«Atalante», qui constitue le premier cas de flotte militaire de l'Union européenne, dans son entière histoire. Si un droit commun européen antipirate a émergé depuis deux siècles, particulièrement utilisé pour réduire le sujet colonisé au statut de «pirate» dépourvu de légitimité politique à l'Est et plus tard contre les courses, le droit de l'Union européenne a institutionnalisé la première tentative de syncrétisme militaire européen, également à l'Est («Atalante») contre la piraterie au large de la Somalie).

Qui plus est, la nouvelle vague des mesures consistant en l'externalisation (privatisation) des services de sécurité, exemplifié par le cas français juste en avril 2014, s'avère réussie. En effet, les armateurs de la France avaient raison d'exprimer l'opinion que la persistance des actes de piraterie dans la Corne de l'Afrique et leur recrudescence dans d'autres régions (comme dans le Golfe de Guinée) doivent conduire l'état français à autoriser, lorsqu'il ne peut pas offrir de protection publique, l'emploi de gardes privés³¹.

CONCLUSION: DES CONSTANTES RELATIVES À LA PIRATERIE

Ce qui se dégage de la présente analyse est que la piraterie maritime constitue un phénomène diachronique qui fait preuve de constantes variées, dans l'espace ou dans l'histoire. Qui plus est, certaines constantes sont aussi valables au sujet du piratage. Il conviendrait donc de signaler, à titre indicatif, les éléments suivants:

a. *Le rôle varié des marins*

Les marins sont les gens de mer qui tendent à assurer les moyens de subsistance, en principe par voie légitime. Mais dans la mesure où leur profession est prohibée (corsaires) ou marginalisée (marins professionnels de la flotte marchande), ils peuvent jouer d'autres rôles proches, tels que celui du pirate. Même l'inverse est valable puisque des gens qui ne sont pas marins accrédités peuvent être incorporés à l'équipage (gardiens privés à bord).

b. *Le rôle limite des pêcheurs entre légitimité professionnelle et actes illicites non halieutiques en mer*

Suite de la remarque susmentionnée, on pourrait focaliser sur un cas pareil, celui des pêcheurs professionnels. La nature de leur profession est telle que ceux-ci affrontent la tentation de commettre des actes illicites inhérents à la mer, telles que les infractions du pillage des antiquités de la mer, à l'instar des agriculteurs sur la terre, ou même de la piraterie. La seconde version de la criminalité en cause peut prendre parfois la forme d'une guerre économique indirecte, au fur et à mesure que les pêcheurs protestent contre une pêche illicite des puissances commerciales étrangères dans les eaux territoriales de leur propre patrie (Somalie).

c. *Le principe de liberté en haute mer, issu des transports particulièrement dans la Méditerranée*

La piraterie en haute mer constitue une infraction qui touche le principe de liberté de navigation et des autres activités légitimes qu'on peut entreprendre dans les eaux internationales. Cette liberté, étroitement liée aux relations internationales et notamment au commerce extérieur, constitue une règle coutumière diachronique du droit des gens. Donc, elle a été consacrée surtout dans la Mer Méditerranée, à savoir la mer usitée par excellence dans l'antiquité.

³⁰P. Siousiouras, *Le crime de piraterie sous la lumière du droit international*, Revue de Droit Maritime, 39, 1, 24, 2011, pp. 5-24 (en grec).

³¹É. Banel, C. Bellord, *La sécurisation des approvisionnements par la voie maritime: le point de vue des armateurs*, Études marines, 3, pp. 98-113, 2013, <http://en.calameo.com/books/000413241c493ab8124d0>.

d. *Le principe d'analogie, issu de la recherche académique dans la Méditerranée*

La Méditerranée constitue aussi le berceau d'un autre principe juridique, qui gagne du terrain quant à la question importante de sa consécration explicite dans les constitutions formelles. Il s'agit du principe de l'analogie ou bien proportionnalité, pour la première fois élaborée dans l'histoire de l'humanité dans la mer Égée, à savoir une partie grecque du monde méditerranéen ancien. D'ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que même le mot «piraterie» provient du grec ancien. La logique de l'analogie est celle qui est la recommandable même aujourd'hui, quant à la prévention et la répression de la criminalité diachronique de la piraterie.

e. *L'acceptation de la piraterie persistante par l'état ou la société*

La piraterie n'est pas toujours marginale et rejetée par ceux qui ne la commettent pas. À titre d'exemple, Aristote la citait parmi les professions acceptées par la société. Donc, elle peut être tolérée, sinon encouragée, par l'état, comme c'était le cas initialement des pirates après la conquête de l'Amérique. Particulièrement les corsaires ont joué le rôle d'un appareil formel des pays souverains, dans les activités controversées des états, telles que les guerres de course. Même les sociétés des particuliers, particulièrement dans lesquelles siègent les auteurs d'une piraterie persistante, offrent d'ordinaire leur propre appui à ceux-ci (régions de la Somalie). Il s'agit d'un refuge social, d'une société qui fait usage des activités pirates pour sa propre survie, sinon pour l'accumulation de la richesse. Qui plus est, il serait opportun de faire attention à la constante de non-consécration, à part, de la piraterie (et voire avec cette dénomination) dans les eaux territoriales, dans la plupart des droits pénaux des états regardés. Cette tendance, exemplifiée par le droit grec qui punit la piraterie internationale mais semble ignorer l'interne, fait preuve de la tradition de l'instrumentalisation de la piraterie en haute mer par les puissances coloniales européennes, donc de l'expansionnisme commercial des souverains. La piraterie a été à la politique d'expansion impériale ce que le terrorisme serait plus tard aux politiques répressives des mouvements d'indépendance nationale: une qualification juridique permettant de regrouper, d'occulter et d'écarter les obstacles des commerces des Empires coloniaux européens³². Au contre-pied de cette polémique contre la piraterie, quelques pirates (au sens strict) ou corsaires sont dotés d'une renommée positive dans l'histoire de l'émergence des pays souverains, comme cela est le cas de l'état grec moderne. Donc, la piraterie a joué un rôle centrifuge important, particulièrement quant à la déstabilisation de l'empire ottoman et l'indépendance de la Grèce. En tout cas, la «renonciation» d'un état à formaliser la répression pénale contre la piraterie dans ses propres eaux territoriales d'une manière séparée pourrait être comparée à une autre sorte de «renonciation» à climax international; la non-édition des journaux par les états. Le pouvoir étatique, qui avait inventé la métaphore de piraterie au sujet du privilège typographique, a laissé les partis politiques et plus amplement la société à mener la lutte politique à travers la presse, qui en tout cas ne fait plus partie des médias les plus drastiques et donc les plus dangereuses pour les intérêts de celui-ci. Les «pirates» d'autrefois sont de nos jours ceux qui monopolisent l'usage des journaux politiques à l'égard du gouvernement tandis que l'état se concentra au XXe siècle au monopôle des médias nouveaux, tels que la radiotélévision...

f. *Le principe de l'«état social du droit» en tant qu'antidote de la piraterie*

Suite des remarques précitées, particulièrement de la dernière, il conviendrait de signaler que la piraterie constitue un phénomène socioéconomique qui ne saurait être éliminé uniquement à travers des mesures de type policier ou militaire. La doctrine a raison de suggérer que l'approche anti-piraterie devrait faire appel à la consécration formelle et la bonne opération d'un «état social de droit»³³. À titre d'exemple, ce principe fondamental a été explicitement consacré dans l'alinéa a du par. 1 de l'article 25 de la constitution grecque, à travers la

³²M. Hennessy-Picard, *La piraterie atlantique au fondement de la construction des souverainetés coloniales européennes*, Champ pénal / Penal field, XIII, 2016, <http://champpenal.revues.org/9257>.

³³A. Shortland, F. Varese, *The Protector's Choice An Application of Protection Theory to Somali Piracy*, Brit. J. Criminol. 54, 2014, pp. 741-764, P. Siousiouras, *Le crime de piraterie sous la lumière du droit international*, Revue de Droit Maritime, 39, 1, 24, 2011, pp. 5-24 (en grec).

révision survenue en 2001. Parallèlement à l'introduction précitée de la clause générale sur les restrictions proportionnées qui peuvent être imposées aux droits fondamentaux (principe de l'analogie), le législateur constituant de révision consacra d'une manière explicite deux autres principes qui constituaient deux fondements de l'organisation du pouvoir: c'était le cas de la requête de la suprématie du droit, auquel l'état est soumis, et du principe de l'état providence. En tout cas, il est notable que la piraterie a des importantes particularités puisqu'elle est commise par des «guerriers privés» et voire d'ordinaire en dehors des eaux territoriales. Donc, la question de son affrontement peut provoquer diverses questions juridiques et organisationnelles quant à la coordination des puissances étatiques. Il en résulte que l'état du droit constitue un principe directement applicable au sujet de l'appareil étatique anti-piraterie.

L'actualité internationale que la piraterie a gagnée depuis deux décennies, surtout à travers la casuistique des deux côtes de l'Afrique, pourrait produire des connotations à l'opinion publique sur une autre infraction emblématique du droit international. Il s'agit d'une infraction qui auparavant faisait partie des institutions valables de l'ordre établi; l'esclavage. Cette pratique diachronique était étroitement liée à la criminalité de piraterie, dite "esclavagiste", particulièrement celle atlantique, et donc à la population de l'Afrique Ouest. Une fois légalement prohibé, l'esclavage avait sans doute donné l'impression qu'il n'existait plus. Néanmoins, il n'a pas été pleinement déraciné dans diverses régions du monde, comme cela est le cas du commerce d'esclaves dans la République d'Haïti. Il semble survivre sous des formes et dénominations variées, chose qui suggère que la politique anticriminelle n'est pas simplement question de prohibitions et de sanctions mais requiert une approche plus ample³⁴...

³⁴ B. Skinner, *A Crime so Monstrous: Face-to-Face with Modern-Day Slavery*, Free Press, 2008.