



**Neptunus**, *e.revue*,  
Centre de Droit Maritime et Océanique,  
Université de Nantes,  
vol. 22, 2016/1 ,  
[www.cdmov.univ-nantes.fr](http://www.cdmov.univ-nantes.fr)

## Approche juridique de la piraterie

**Antoine MANIATIS**

Professeur Agrégé Adjoint de l'Institut Éducatif Technologique des Îles Ioniennes (Grèce)  
Chargé des Conférences à l'Université St Clément d'Ohrid (Bulgarie)

### INTRODUCTION: La piraterie maritime

Le pirate est à la mode... Celui qui se hisse aujourd'hui à la tête du hit-parade est sans doute le cyber-pirate: le flibustier du virtuel obsède quelque peu notre époque en pleine phase de digitalisation accélérée<sup>1</sup>. Néanmoins, un autre pirate est récemment revenu à l'actualité<sup>2</sup>. La piraterie maritime, crime international «oublié» au regard de l'opinion publique, constitue une menace importante surtout au large de la Somalie mais aussi dans d'autres régions, telles que le Golfe de la Guinée. Le terme «piraterie» provient du grec ancien, dont le verbe «πειρώμαι» signifie tester, donc savourer les biens d'autrui. Les pirates sont civils qui agissent en tant que bandits, ou du moins voleurs, des mers contre les navires. Certes, depuis quelques décennies il existe aussi le droit de la piraterie aérienne, qui est au-delà du champ de la présente analyse. Il serait intéressant de procéder à une analyse du droit de piraterie maritime, avec emphase au rôle de l'Europe, notamment de l'Union européenne.

#### A. Introduction à la notion du droit pirate

Le droit de la propriété intellectuelle évolue avec le développement d'Internet. Devant les avancées technologiques, la protection des valeurs immatérielles se trouve confrontée à d'importants défis, tant d'ordre technique (identification des auteurs ou des contrefacteurs) que d'ordre juridique (adaptation du droit à l'univers numérique)<sup>3</sup>. Le piratage désigne le vol informatique, basé sur le schéma logique

<sup>1</sup> É. Delbecq, *Préface*, dans Ph. Chapleau, J.-P. Pancraccio, *La piraterie maritime. Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert Paris 2014, p. 7.

<sup>2</sup> A. Maniatis, *Sea and see piracy*, dans 8<sup>th</sup> Annual EuroMed Academy of Business Conference – Book of Proceedings, pp. 1238-1247, <http://emrbi.org/euromed-press/>.

<sup>3</sup> L. Grynbaum, C. Le Goffic, L. Morlet-Haidara, *Droit des activités numériques*, Dalloz 2014, p. 260.

de métaphore<sup>4</sup>. Il ne paraît pas inutile d'en rappeler la genèse: «Pirate» fut utilisé en Angleterre dès le XVII<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire avant le *Statute of Anne*, pour désigner les imprimeurs (la *Stationers' Company*) qui ne respectaient pas le privilège de l'Université. Bien entendu, la rhétorique du «vol» est induite par la translation du bien matériel au bien immatériel. Le droit d'auteur n'a plus la position privilégiée d'autrefois, comme des mouvements politiques et sociaux contestent ce status quo dans le cyberspace. À l'ère du numérique, c'est le «droit numérique» qui émerge, graduellement empreint d'une culture encourageant l'usage - du moins partiellement - libre des œuvres de propriété intellectuelle. Quant à la piraterie au sens propre, celle-ci devrait être considérée comme un phénomène beaucoup plus ample qu'un crime d'ordre économique. Dans l'antiquité, Aristote la classifie parmi les métiers qui étaient socialement acceptables. Qui plus est, les pirates faisaient partie d'une communauté à part, face aux états de l'époque. Rome considérait que ceux-ci étaient en état de guerre non pas déclarée avec les états visés.

Le principe fondamental diachronique de la liberté en haute mer, notamment la liberté de la navigation au large de la terre continentale et des îles, fut créé pendant l'antiquité, sous forme de règle coutumière. De nos jours, il est consacré dans la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer, conclue en 1982. Cette norme a été dictée par la nature de la chose, vu que les eaux lointaines étaient difficilement contrôlables même par les états les plus proches et constituaient les voies maritimes nécessaires pour les transports, exemplifiés par le commerce. Si la Mer Méditerranée est le bassin de cette règle du droit maritime, celle-ci est aussi le champ de piraterie par excellence, du monde ancien. Même au fur et à mesure qu'elle était le «lac romain», elle était aussi la mer des pirates. Il est notable que les pirates sont censés être vaincus sur la terre mais être invincibles à la mer, à la seule exception de la victoire de Rome en 57 avant J.Ch. Les pirates sont considérés, depuis l'époque de la souveraineté romaine, comme «ennemis de l'humanité» et pas seulement d'un certain état, auquel les navires touchés sont soumis. La navigation constituait donc un mode d'autonomie institutionnelle de certains individus, même si cette autonomie était axée d'ordinaire sur des actes illicites constituant la notion complexe de la piraterie. En d'autres termes, la piraterie pourrait avoir une dimension politique et institutionnelle, pas nécessairement criminelle et économique. Donc, elle offrait la possibilité d'échapper à l'oppression des régimes autarciques et à l'occupation des terres par des armées étrangères, chose qui rapproche celle-ci du marronnage des esclaves, exemplifié par la vie des autochtones noirs d'Haïti. Il existe une sorte de codification des pratiques de la piraterie traditionnelle, sous forme de «charte du pirate», qui incluait huit règles<sup>5</sup>. Si aux termes de l'article un «*tous doivent obéir aux ordres du capitaine*», selon l'article deux «*chacun aura sa part de chaque butin mais pour chaque pièce d'or qu'un membre de l'équipage recevra, on en donnera une et demie au capitaine*». L'article 3 est très sévère puisqu'il prévoit que «*quiconque volera ou jouera de l'argent sera abandonné sur une île déserte avec une seule bouteille d'eau et un pistolet*». Aux termes de l'article huit «*quiconque perdra un doigt ou un orteil recevra en dédommagement 400 écus d'or, s'il s'agit d'un bras ou d'une jambe la somme s'élèvera alors à 800 écus d'or*». Cette piraterie dotée d'une sorte de droit pirate codifié s'affichait parfois avec un drapeau, de couleur rouge ou noire, assorti d'un dessin, dont la tête de mort est le plus connu. L'action pirate, parce qu'elle revêt par définition le caractère d'une attaque commise à des fins privées dans un simple but d'enrichissement, ne peut entrer dans le champ de criminalité politique<sup>6</sup>. Elle est d'abord une infraction de droit international public; et lorsqu'elle est prise en compte dans le droit interne d'un État, elle ne peut être qu'une infraction de droit commun. Le pirate ne sera donc pas cet «aristocrate de la criminalité» comme on a parfois présenté, dans l'histoire de la criminologie, l'auteur d'un crime politique. Enfin, parce qu'il est l'objet de poursuites sur le fondement d'une compétence universelle des États, l'acte de piraterie peut justifier une extradition de la part de l'État alors que le crime politique, à tout le moins en droit français, ne permet pas l'extradition.

<sup>4</sup> F. Macrez, «De la piraterie: brèves remarques sur une métaphore endormie», dans C. Geiger et C. Rodà (dir.), *Le droit de la propriété intellectuelle dans un monde globalisé*, coll. CEIPI, 2014, p. 221, également existant sur Internet <http://franck.macrez.net/?p=279>.

<sup>5</sup> B. Drobenko, *La piraterie saisie par le droit*, Neptunus, e.revue Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/2, [www.cdm.univ-nantes.fr](http://www.cdm.univ-nantes.fr).

<sup>6</sup> Ph. Chapleau, J.-P. Pancraccio, *La piraterie maritime. Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert Paris 2014, p. 44.

Du XVI<sup>e</sup> siècle au XIX<sup>e</sup> siècle, une règle particulière a été formée au sein du droit international. Selon cette règle, les rebelles étant en opération navale étaient poursuivis pour piraterie. L'exemple typique est là, les Irlandais qui menaient la guerre maritime en faveur du roi de l'Angleterre détrôné Jacques le II, qui était catholique et partisan de l'absolutisme, furent pendus. Par contre, les membres de l'armée de terre, qui fut vaincue en 1690, furent traités en tant que prisonniers de guerre. Des cas analogues se passent pendant la guerre civile en Amérique, où des tribunaux ont considéré les attaques issues des navires des forces du Sud comme pirates. La piraterie est proche de la guerre de course, qui apparaît en même temps que les états féodaux. Un corsaire faisait partie de l'équipage d'un navire civil armé, autorisé par une lettre de marque ou bien lettre de course, à attaquer en temps de guerre, tout navire battant pavillon d'états ennemis, et particulièrement son trafic marchand, laissant à la flotte de guerre le soin de s'attaquer aux objectifs militaires. Les corsaires ne sont pas à confondre avec les pirates puisqu'ils agissent selon les lois de la guerre, comme les marins d'État, uniquement en temps de guerre et avec l'autorisation de leur gouvernement. Qui plus est, les corsaires avaient aussi à partager les biens acquis avec l'état tandis que les pirates n'agissent que pour leur propre compte. La guerre de course fut en principe abolie à travers le Traité de Paris qui met fin à la guerre de Crimée, en 1856. Néanmoins, selon la Constitution américaine, le Congrès conserve le droit de «*déclarer la guerre, d'accorder des lettres de marque et de représailles et d'établir des règlements concernant les prises sur terre et sur mer*».

## **B. L'opération Atalante et les accords procéduraux de l'Union européenne**

Comme l'Union européenne se voit gravement regardée par la criminalité des pirates Somaliens, elle mène l'opération «Atalante» contre ceux-ci. De même, l'OTAN y est présente par une opération bien coordonnée avec celle-ci, qui s'appelle «Ocean Shield». Plus précisément, l'Union européenne a lancé le 8 décembre 2008 une opération aéronavale de dissuasion, prévention et répression des actes de piraterie. Elle a pour mission la protection des navires au Programme alimentaire mondial, chargés d'acheminer l'aide humanitaire à destination de la Somalie et la sécurité des navires marchands croisant dans les zones à risques y compris en recourant à l'usage de la force. «Atalante» a fait l'objet d'une décision du Conseil européen le 10 novembre 2008. Si l'on croit 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-vous<sup>7</sup>. En outre, il est notable que l'Union européenne a conclu des pactes avec des 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 EUNAVFOR 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 Seychelles<sup>8</sup>.

## **C. La mesure de protection par des gardiens privés**

Une neuve «mode» a été récemment lancée, d'autant plus que l'opération «Atalante» a été envisagée comme une mesure de durée limitée, qui a été successivement renouvelée. Il s'agit de l'externalisation de la protection, sous forme de contrats entre les armateurs et des compagnies privées de sécurité. La Grèce vota la loi 4058 en mars 2012 prévoyant la possibilité de faire usage des services des gardiens, soit armés soit non-armés. Il conviendrait de signaler que même la version non-armée pourrait s'avérer utile, comme cela est bien le cas du tanker battant pavillon grec «Great Lady». Ce très grand navire fut

<sup>7</sup> Ph. Chapleau, J.-P. Pancraccio, *La piraterie maritime. Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert Paris 2014, pp. 124-125.

<sup>8</sup> Ph. Chapleau, J.-P. Pancraccio, *La piraterie maritime. Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert Paris 2014, p. 123.

attaqué par des pirates Somaliens en août 2012 mais les pirates furent incapables de monter sur celui-ci à cause de l'insuffisance des échelles disponibles. La France n'a qu'en 2014 «quitté» sur ce point la «doctrine Colbert» qui focalise sur la protection des navires marchands par une flotte militaire puissante. Plus précisément, sans renoncer à ce schéma opérationnel, elle adopta le texte de loi relatif aux activités privées de protection des navires, promulgué au Journal Officiel le 2 juillet 2014. Cette loi qui vient répondre aux attentes du monde maritime français institutionnalise la protection par des gardiens professionnels privés, au moins trois par navire. Ce retard est dû au concept juridique des «pouvoirs régaliens», à savoir de la conception qu'il existe des compétences qui sont traditionnellement situées, de par leur nature, au nucléus de la souveraineté de l'état de manière qu'il s'avère impossible de confier leur exercice à des particuliers. Il est aussi dû à l'image sulfureuse des sociétés de protection privée<sup>9</sup>. Évidemment, la France considérait qu'il s'agissait d'une prérogative régalienn<sup>10</sup>. Les pressions des armateurs Français qui avaient menacé de dépavillonner leurs navires au profit de pavillons de pays autorisant le recours à des sociétés de protection privées (Royaume-Uni, Allemagne, Norvège, Italie...) étaient significatives. Il conviendrait de signaler que si les navires de la France remplaçaient le pavillon tricolore par celui de la Norvège, ce serait le début d'une neuve page d'osmose parmi les flottes marchandes de deux états, presque un demi-siècle après la fin du commerce maritime de la rogue, établi entre Bergen et Bretagne, qui dura d'environ 1650 jusqu'à 1970<sup>11</sup>. Il conviendrait de signaler qu'en droit comparé, la République Française est encore empreinte de l'esprit d'étatisme, représenté par l'Ancien Régime. Si l'Angleterre dispose d'une marine de guerre permanente dès les Plantagenets (dynastie française de l'Angleterre), sous Edouard III (devenu monarque de l'Angleterre en 1327), il faut attendre 1626 et Richelieu pour que tel soit le cas en France<sup>12</sup>. Colbert, en tant que ministre de la Marine, a conçu et réalisé avec succès le projet de créer une marine militaire puissante et nombreuse afin de protéger les navires marchands d'outre-mer, surtout en matière du commerce extérieur des produits construits dans l'Hexagone. C'est dans le dernier tiers du XVIIIe siècle que la France a pris conscience de l'importance d'être une puissance navale – ainsi Louis XVI décidant de l'édification du port militaire de Cherbourg. Enfin, il est notable que le gouvernement du Nigéria début 2015 une annonce qu'il ne permet plus l'entrée des navires protégés par des gardes, même non-armés, malgré le fait que les attaques de piraterie ont récemment augmenté dans cette région. Le 4 février 2015 de la même année, le tanker battant pavillon de la Malte «Kalamos» a été touché par des pirates au large du Nigéria. Un marin Grec fut tué au cours de cet incident et trois autres marins furent kidnappés.

#### **D. Des mouvements contestataires baptisés pirates**

Le baptême de certains civils par la dénomination sous-valorisante «pirates» a constitué une méthode du pouvoir de certains pays puissants, 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 métaphorique, imprimeurs). La liberté de navigation a une dynamique très forte et donc elle est assez périlleuse pour le pouvoir étatique, notamment les régimes autarciques axées sur une politique d'étatisme et de contrôle imposé sur les moyens de technologie. En effet, cette liberté en haute mer facilita les découvertes du Nouveau Monde, à partir du XIVE siècle. La découverte et la colonisation de l'Amérique ont été soutenues par l'avènement de l'art de l'imprimerie, de signification cruciale pour la formation de l'opinion publique. Donc, même en termes historiques les pirates au sens métaphorique ne sont pas dissociés du contexte de l'ère de grandes découvertes et du contexte de la piraterie maritime et des guerres de cours. Qui

<sup>9</sup> *Lutte contre la piraterie maritime: l'adoption du projet de loi autorisant la présence de gardes armés à bord des navires battant pavillon Français, Juillet 2014*, <http://www.hfw.com/Lutte-contre-la-piraterie-maritime-Juillet-2014>.

<sup>10</sup> J. – P. Beurrier (Dir.), *Droits Maritimes*. 3<sup>e</sup> Édition Dalloz 2014, p. 863.

<sup>11</sup> P. Pourchasse et M. Trebbi, *Le commerce de la rogue*. Norvège – Bretagne 1658-1914, Museum Vest, Det Hønsø Museum 2013 (Traduction du norvégien: L. Decortiat), p. 7 s.

<sup>12</sup> T. Lecoq, *Port et transports. Une nouvelle géographie des mers et des océans*, Questions Internationales N. 70 Novembre-décembre 2014, pp. 10-18, notamment p. 16.

plus est, selon une indication déjà faite, le pouvoir étatique, surtout en Europe occidentale et particulièrement au Royaume-Uni (tandis que la France était réputée encore terrienne) lance une polémique bien organisée au mouvement de contestation de l'ordre établi. Ce mouvement focalisait soit sur les idées et les théories (dès le XVII<sup>e</sup> siècle en Angleterre face aux imprimeurs) soit sur les navires en tant que flotte de lutte politique (déjà un peu plus tôt, du XVI<sup>e</sup> siècle au XIX<sup>e</sup> siècle). Toutes les deux catégories des auteurs, à savoir les imprimeurs et les rebelles respectivement, étaient incompatibles avec la notion de la piraterie maritime, au sens propre. Néanmoins, c'est le pouvoir qui a consciemment fait un usage abusif du terme, afin de culpabiliser et de pénaliser gravement des conduites sociales et politiques qui pourraient porter atteinte à son autorité. Donc, un mécanisme de crime en principe non-politique fut usité pour manipuler des outils utiles de l'opposition. Ce traitement des rebelles de la mer est d'ailleurs comparable avec une autre méthode étant au service du même pouvoir, consistant en les forces de course...

Si au XIX<sup>e</sup> siècle toutes les deux pratiques navales controversées ont été quittées, soit officiellement soit dans la pratique, la guerre maritime, voire la guerre dans son ensemble, demeura un mode légitime pour la résolution de différends entre les états. En effet, 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 la guerre. Au XXI<sup>e</sup> siècle, c'est un autre type de navigation qui tend à contester l'ordre établi marginalisant des pirates. 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. La liberté de l'expression et de la création des internautes, exemplifiée par les autorisations «Creative Commons», est comparable avec la liberté coutumière diachronique de la navigation et des autres activités licites en haute mer. Une fois plus, le droit relatif à la navigation libéralise et simplifie la matière à régler. Si les compagnies de produits de tabac ont récemment introduit un signe similaire au pavillon pirate pour désigner la contrebande des cigarettes auxquelles elles s'opposent, il serait opportun de signaler que le Droit Pirate pourrait offrir des arguments pour la libéralisation de pratiques et le rationalisme de la politique publique, telle que l'imposition des impôts indirects, par exemple aux ventes de cigarettes.

Bien entendu, la désobéissance civile va au-delà des revendications relatives à l'usage d'Internet. Le combat citoyen moderne consiste donc à modifier le droit en en faisant usage, par exemple au sujet des discriminations raciales<sup>13</sup>.

### **CONCLUSION: Aspects du syncrétisme de l'Union européenne**

Le syncrétisme en tant que terme a été créé au cours de l'antiquité pour déclarer le dépassement des contrastes des cités - états de la Crète et la réunion de celles-ci pour qu'elles puissent affronter le danger de la conquête de la Crète par les Romains. L'Union européenne a développé une politique de convergence de règles et des pratiques. Donc, l'intégration européenne pourrait être considérée comme un processus de syncrétisme, voire des vainqueurs et des battus de la Seconde Guerre Mondiale. L'Union Européenne a récemment procédé à un syncrétisme double à l'égard des auteurs privés. En effet, elle a fait preuve d'une telle mobilité, d'une part, contre la piraterie au large de la Somalie à travers la création d'une flotte sous son propre commandement et, d'autre part, pour l'affrontement de l'immigration clandestine, issue de la Turquie. Qui plus est, au niveau des ordres juridiques nationaux, une sorte de syncrétisme entre le secteur public et le secteur privé a été institutionnalisé contre la piraterie maritime, consistant en la mesure de protection des navires marchands par des gardiens privés.

---

<sup>13</sup> Em. Pierrat, *Antimanuel de Droit*, Éditions Bréal 2007, p. 298 et ss.

Les règles relatives au phénomène de piraterie maritime constituent un véritable «Droit Pirate» ayant des répercussions même au piratage et à la consommation des biens. Des remarques pareilles seraient valables au sujet des médicaments génériques, autorisés pour la première fois dans l'ordre juridique grec en 2014.

Donc, en paraphrasant Arthur Rimbaud dans son poème «Matinée d'ivresse», voici le temps des...pirates!