

LA PIRATERIE MARITIME

Compte-rendu des Journées Méditerranéennes Organisées les 10 et 11 décembre 2009

Hélène LEFEBVRE-CHALAIN et Cédric LEBOEUF
Doctorants au Centre de Droit Maritime et Océanique

La Société française pour le droit international¹ et l'Institut du droit économique de la Mer² avaient choisi de nous accueillir pour la première journée méditerranéenne sur la piraterie maritime dans le théâtre du grand château du Valrose de Nice au sein de l'Université Sophia Antipolis. Ce cadre a été l'occasion pour la plupart des intervenants de rendre un hommage soutenu au Professeur René Jean Dupuy qui avait enseigné dans ces murs.

La centaine de participants à la conférence a été reçue par le Professeur Weckel qui dressa, à l'appui d'une carte émise par le Bureau maritime international, le tableau des différents pôles d'attaques, leurs caractéristiques et leurs évolutions. Son objectif est de montrer que la société internationale est confrontée à plusieurs types de piraterie localisée en Asie, en Afrique et en Amérique du sud.



Source :<http://www.icc-ccs.org> consulté en décembre 2009.

Devant le développement de telles activités, l'essentiel du dispositif normatif international repose sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay (CMB) le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur en 1994. Le maintien des dispositions relatives à la piraterie maritime n'était pas une évidence lors de la IIIème conférence des Nations Unies et ne se justifiait que dans le cadre des exceptions à la compétence exclusive de l'Etat du pavillon. La définition de la piraterie dans la CMB est limitative et ne concerne que les actes commis en haute mer. A l'heure actuelle le pirate ne détourne plus la liberté de navigation, son action n'est plus considérée comme un crime de droit des gens mais un crime de droit commun. Aussi la relation entre la piraterie et la compétence universelle ne procède plus de la nature du crime mais du lieu de commission du

¹ <http://www.sfdi.org/>

² <http://www.indemer.org/>

crime. Le dispositif prévu par la CMB repose sur des principes solidaires qui impliquent le devoir de coopération et le droit d'intervention.

Dans ce sens, la piraterie maritime a été étudiée à la lumière de deux thématiques : l'usage de la force contre les pirates (I) et la répression des activités de piraterie (II). La dernière partie de cette contribution traite de l'appréciation du phénomène par les professionnels de la mer et des conséquences en matière de mesures de protection (III).

I. USAGE DE LA FORCE CONTRE LES PIRATES

L'usage de la force implique, au regard de la CMB, le droit d'intervenir et le devoir de coopérer en vue d'enrayer la piraterie. Le professeur Lucchini nous rappelait les circonstances des négociations de la CMB et les articles 101 et suivants de la CMB. Selon lui, l'usage de la force dans le cadre du droit d'intervention impliquait une nécessaire distinction selon que l'intervention ait lieu en haute mer ou dans les eaux sous souveraineté. Et puisque les pirates sont nécessairement des Hommes, la question du recours à la force contre les pirates suppose que son cadre juridique prenne en compte les principes de respect de leurs droits universels.

Le phénomène de piraterie maritime s'éloigne progressivement des côtes à mesure que les pirates gagnent en autonomie grâce au perfectionnement de leurs méthodes. Le professeur Martin dépeint l'état du droit d'intervenir en haute mer conformément au droit international. Le régime proposé par la CMB consacre la liberté en haute mer sans prévoir le recours à la contrainte en dehors des compétences de l'Etat du pavillon. En effet, l'article 110 de la CMB réserve à l'Etat du pavillon la compétence de police nécessaire à l'appréhension des pirates. Le droit international général prévoit dans la charte des Nations Unies le recours à la force armée à l'article 2§4. Cet article n'a pourtant pas vocation à fonder globalement l'intervention en haute mer contre les pirates puisque l'article 2 concerne les territoires des Etats et donc les eaux sous souveraineté. Or le lien de nationalité ne saurait impliquer que les Etats ont renoncé à un monopole contre un acte. En conclusion, seul le Conseil de sécurité peut décider le recours à la force armée dans le cadre d'une action de police. Actuellement, la jurisprudence internationale défend le principe fondamental selon lequel l'usage de la force doit être évité. Que ce soit le tribunal international du droit de la mer sur le fondement de l'article 105 de la CMB ou le tribunal arbitral de la CI dans l'affaire Surinam contre Guyane le 17 août 2007, le recours à la force en matière de police doit être raisonnable et nécessaire. Deux critères cumulatifs sont ainsi dégagés la nécessité et la proportionnalité.

Dans les eaux territoriales, le droit d'intervention procède des décisions prises par les Nations Unies. Le Professeur Weckel s'appuie alors sur la Résolution 1897 du Conseil de sécurité adoptée le 30 novembre 2009 qui autorise la poursuite des navires pirates dans la mer territoriale de la Somalie et prolonge ainsi les effets de la Résolution 1816 adoptée en 2008. Pourtant ces décisions confirment que le droit d'intervention dans les eaux territoriales est soumis à l'autorisation du Conseil de sécurité, il relève par conséquent du droit de l'Etat à aider un autre Etat.

L'intervention des Etats est motivée par le maintien de l'ordre public or l'article 100 de la CMB n'impose pas un cadre strict en matière de coopération. L'action étatique prend une autre dimension lorsqu'elle est abordée sous l'angle des droits de l'Homme. Madame Laly-Chevalier montre que dans le traitement de la piraterie il existe deux logiques d'une part l'efficacité de l'exécutif et l'efficacité des juridictions contre les excès sécuritaires. La

jurisprudence récente de la CEDH montre que la fin ne justifie pas nécessairement les moyens. L'intervention de l'Etat depuis le lancement de l'activité de police jusqu'aux conditions de la détention est soumise au respect des droits de l'Homme qui offre une lecture complémentaire du droit de la mer. Plusieurs dispositions peuvent alors être invoquées parmi lesquelles les articles 2 et 3 de la CEDH ou l'article 4 du Pacte international sur les droits civils et politiques. D'autre part, sur le fondement du Droit de Genève et de La Haye, le droit de la mer s'apprécie dans un cadre nouveau incluant l'appréciation de la présence de conflit armé. Actuellement, la défense des pirates somaliens jugés par le Tribunal civil de New York se fonde sur le droit commun des conventions de Genève sur la protection des droits des prisonniers alors que ce fondement peut paraître contestable. Ainsi le cas de la piraterie montre une association du droit de la mer au droit international de police alors que l'« humanisation » du droit de la mer dépend du degré d'intensité de la force. Enfin, nous soulignerons la finalité de ces mécanismes qui tendent à réduire au minimum le recours à la force. La question de la piraterie est particulièrement riche car elle pose la question de l'interprétation des droits internationaux spécialisés.

L'intervention des Etats se manifeste par le devoir de coopérer. Selon le Professeur Burdeau, les Etats participent à l'imagination créatrice qui passe par la coopération. L'esprit de la CMB consacre l'idée de coopération et de coordination. Dans ce sens, la coopération fait référence à l'action militaire et opérationnelle en premier lieu mais aussi au développement des juridictions nationales ou à l'élaboration d'un arsenal juridique susceptible de réduire ou répondre à la piraterie maritime.

D'un point de vue théorique, les règles du droit international relatives à la piraterie concernent principalement les règles de police en haute mer. Ainsi, la police internationale agit pour l'intérêt général afin de réprimer les atteintes à l'ordre public. Le Professeur Charpentier souligne que dans le cadre de la société internationale, l'autorité de police est décentralisée auprès des Etats. Elle correspond à la souveraineté dans les eaux sous souveraineté. Une solution devait être trouvée pour décentraliser les pouvoirs de police dans les zones hors souveraineté. L'Etat aura dans ce cadre la faculté d'exercer des pouvoirs de police mais traditionnellement, les Etats ne se précipitent pas car cela impose l'engagement de moyens très lourds. La convention de Genève puis la CMB n'impose pas un dispositif très précis en matière de piraterie et l'article 100 n'impose pas un devoir de coopérer mais prévoit un droit de coopérer. La coopération a été dès lors conçue comme la réponse au besoin de sécurité des professionnels de la mer. Avant tout chose, il paraît essentiel d'identifier et d'évaluer l'ampleur du phénomène. Dans ce cadre la création du Bureau maritime international qui est une ONG permet le recensement et l'avertissement. L'OMI incite les Etats à coopérer avec le RECAP, l'adoption du Code ISPS ou l'adoption du Code de conduite de janvier 2009. L'engagement de moyens internationaux a été déclenché face à la nécessité de convoier les navires du Programme alimentaire mondial (PAM) mais a ensuite visé l'ensemble du trafic dans la zone avec la création de la force ATALANTE (Conseil européen 10 novembre 2008). La coopération s'est par la suite manifestée lors du jugement des pirates. L'OTAN a de son côté mis en place des systèmes de coopération pour la sécurisation de la zone mais son action est plus limitée car la perspective juridictionnelle est exclue. Nous relèverons enfin que l'ensemble de ces initiatives démontre une volonté forte de coopération se manifestant par un engagement conséquent de moyens. Néanmoins, tous ces efforts ne semblent pas s'attaquer aux origines mêmes du phénomène et ainsi permettre une restauration de l'Etat de droit en Somalie.

Aux termes de la CMB, la piraterie se caractérise non par ses actes mais par son lieu de commission. Par exclusion, le brigandage de mer concerne les actes de vol à main armée

commis dans des espaces maritimes sous souveraineté étatique. La multiplication de ces pratiques a incité l'OMI à appuyer les initiatives régionales. La Résolution A 222 (22) de l'OMI³ contient un code de conduite intégrant le brigandage de mer. La multiplication des initiatives de coopération régionale (Résolution 1333 26 juin 2009 eaux archipélagiques, eaux intérieures et eaux territoriales et les lois et règlements nationaux ne prévoient pas de devoir de coopération), montre que les dispositifs ne sont pas tournés vers la haute mer alors que le brigandage peut être considéré comme un prélude à la piraterie. Ainsi, seize Etats d'Asie sont réunis autour du RECAP, les Etats latino-américains sont finalement parvenus à un accord autour du ROCRAM, quatre Etats africains ont signé à Yaoundé un accord de coopération en 2009. Ces accords ne sont pas contraignants et définissent les principes de la coopération régionale. Dès lors, la question de la responsabilité internationale des Etats devant la lutte contre le brigandage ou la piraterie est alors posée. A ce stade se pose alors la prise en compte de la capacité des Etats à intervenir dans cette lutte.

Cette première journée achevée, les discussions sur la répression contre les actes de piraterie nous ont amené sur le rocher monégasque.

II. REPRESSION DES ACTES DE PIRATERIE

L'incrimination des activités de piraterie pose nécessairement la question de l'adaptation du droit international de la répression et les dispositifs nationaux en la matière.

L'article 100 de la CMB précise que « [t]ous les Etats coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ». Le terme de répression ainsi utilisé par la CMB peut être selon Serge Segura largement interprété. L'article 101 définit quant à lui de manière relativement précise les comportements répréhensibles. Pourtant, la difficulté d'atteindre les pirates de retour sur le territoire de Somalie limite les dispositifs répressifs. La convention SUA adoptée en 1988 et révisée en 2005 n'apporte pas de réelle solution sur ce point car son application aux actes de piraterie n'est pas généralement acceptée. Les problèmes liés à la répression sont l'application de la CMB compte tenu des incertitudes liés au pavillon des navires pirates, le rassemblement des preuves et le jugement des pirates devant la multiplication des arrestations. Quelques solutions sont avancées, le jugement des pirates devant les juridictions des Etats (c'est le cas de la France lorsque des intérêts français sont en jeu- cas du navire *Le Ponant*) et la coopération avec des Etats limitrophes qui posent la question de la continuité de la procédure judiciaire commencée au moment de l'arraisonnement du navire.

Sur ce point, selon Brice Martin Castex, les initiatives de l'OMI doivent répondre aux divers aspects que recouvre la lutte contre la piraterie : otages, équipage et lutte contre la pollution. Pour le moment aucune règle contraignante n'a été adoptée en ce qui concerne la piraterie mais les dispositifs de prévention ou de lutte s'appuient sur des conventions déjà existantes (la Convention sur le sauvetage et l'assistance maritimes (SAR) ou le Code international sur la sûreté maritime et portuaire (ISPS). Les travaux de l'Organisation ont toutefois menées à l'adoption de plusieurs résolutions destinées à orienter les comportements des Etats et des professionnels dans la lutte contre la piraterie. Les deux dernières résolutions

³ Rés A922(22), Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 22 janvier 2002.

ont été adoptées lors de la vingt-sixième session en décembre 2009 : A 1025 (26)- 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 et A 1026 (26), Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes. Les efforts menés par l'OMI en faveur de l'adoption du Code de bonne conduite signé à Djibouti en janvier 2009 s'inscrit dans une approche régionale conforme aux caractéristiques spécifiques de la piraterie dans la corne d'Afrique. Dans ce cadre, l'OMI est chargée de dresser un Etat des lieux et d'assister l'adoption de normes nationales. Conforme à sa mission de coopération technique, l'accord prévoit aussi la création d'un centre de formation de lutte contre la piraterie basé à Djibouti.

Ainsi les dispositifs internationaux s'appuient sur une nécessaire adaptation du droit national à la répression. Dans ce cadre, il existe, selon le Professeur Touzé, un paradoxe entre la nécessité, l'efficacité de la répression et l'obligation des Etats de protéger les droits fondamentaux des pirates. Dans ce cadre, l'intervention de la CEDH dans l'affaire Mededev a soulevé une difficulté concernant la prévisibilité de la répression pénale. La protection des individus est fondée sur ce point. Dès lors, la question de la détermination des actes incriminés devient essentielle. Cette dernière peut découler du droit international et du droit national. L'article 101 de la CMB peut-il baser cette incrimination alors qu'elle n'est pas d'applicabilité directe (CEDH Intertanko)? La Convention SUA de 1988 propose une incrimination mais là encore son application dans le cadre de la piraterie est contestée. Les incriminations doivent alors se fonder sur les droits nationaux et les mesures d'extradition ne sont concevables que dans le cadre d'une double incrimination sur le plan des droits des pays concernés. Dans le cadre de l'action française dans ce domaine, la question est centrée sur le transfert de compétence judiciaire à l'Etat français. Sur ce point s'oppose deux conceptions sur la nature de l'accord de l'Etat du pavillon : accord écrit ou verbal (cas de l'action française dans le cadre de l'intervention sur *le Ponant*). Dans ce cadre, l'application des droits de l'Homme doit s'adapter à la souplesse des opérations de lutte contre les actes de piraterie. Trois questions doivent alors être éclaircies : l'organisation des mesures privatives de liberté, le contrôle des mesures de privation de liberté et la remise aux mains des autorités de nationalité des pirates.

Dans ce cadre, des discussions sont menées au sein du parlement français sur l'adoption d'une loi destinée à la répression des actes de piraterie. Bruno Palmier souligne la nécessité pour les autorités d'attendre l'arrêt de la grande chambre de la CEDH avant d'adopter définitivement le texte. Lors des discussions, les points soulevés sur l'élaboration de ce texte concernaient : l'incrimination, la compétence des autorités française, les relations avec les Etats côtiers, l'association de la prise en compte des conséquences d'une pollution et les conditions de privations de liberté à bord des navires. L'évolution des institutions européennes pose aussi la question de la gestion européenne des missions opérationnelles.

On comprend bien que les mécanismes de poursuite doivent être prévus par les autorités habilitées sur le fondement de preuves qui nécessite l'adaptation des droits nationaux. Anne Rainaud souligna alors que les pirates étaient souvent relâchés faute de dispositions pertinentes dans les droits nationaux. L'avis de certains Etats comme la Russie ou les Pays-Bas est d'impliquer les juridictions internationales dans la répression des actes de piraterie. Compte tenu de la contrainte d'un tel système, il est toutefois préférable d'envisager le renforcement de la capacité des Etats d'une région concernée à juger les pirates. Malgré les orientations définies par l'OMI ou les incitation des projets tels qu'ATALANTE, du Code de Djibouti, les droits nationaux ne sont toujours pas adaptés et leur amélioration n'est pas

encore engagée. Dès lors, le bilatéralisme peut constituer une option satisfaisante et dans ce sens, le projet discuté en France offre de nouvelle perspective.

Face au phénomène inquiétant du développement de la piraterie maritime, la répression semble plus aboutie sur le plan opérationnel. La nécessité de ne pas laisser la haute mer aux mains des pirates a justifié l'internationalisation des fonctions de police. Les accords de coopération entre les Etats, la reconnaissance des enjeux liés à la sûreté maritime, la mise en réseau et l'utilisation de nouvelles technologies dans le cadre des investigations sont autant de perspectives pour renforcer les réactions dans des situations d'urgence. La prévention des actes de piraterie est aussi un enjeu mais dont les perspectives s'apprécient à plus long terme. Selon Jean-Louis Fillon, les réalités du monde maritime sont encore un obstacle à une surveillance comparable à celle du transport aérien.

L'internationalisation de la fonction juridictionnelle s'appuie sur une autre logique. Selon Le Professeur Thouvenin, la piraterie n'est pas dans la liste des crimes nécessitant une répression par les juridictions internationales car tout d'abord, elle n'est pas une menace à la sécurité internationale et ensuite, elle repose sur la compétence des juridictions nationales. Dans ce cadre, un tribunal international n'est pas la solution car il impose un important dispositif nécessitant d'importantes négociations quant au cadre légal d'instauration. Le jugement des pirates s'appuie certes sur une compétence universelle mais la répression reste délicate et décentralisée. Ainsi, le transfert de personnes impose la vigilance sur le respect des règles du procès équitable et notamment les principes de garanties de procédures. La communauté internationale doit dès lors se mobiliser sur la mise à niveau des conditions des juridictions et du droit applicable au plan national en vue du maintien des pirates dans leur région.

Au-delà de la négociation entre les Etats, les professionnels s'interrogent sur les conditions de maintien de leurs activités et sur les contraintes liées au développement des actes de piraterie. La pérennité des activités maritimes se trouve ainsi au cœur des discussions liées à la piraterie.

III. LES PROFESSIONNELS FACE A LA PIRATERIE

Du point de vue des professionnels, le constat peut être ainsi dressé : plus de trois cents attaques en 2009 avec une évolution du périmètre de la « zone Somalie » qui s'est déplacée à l'Est proche de Madagascar et des Seychelles. Le paiement des rançons a permis l'achat de matériel sophistiqué rendant les modes d'action des pirates particulièrement efficaces. La sécurité des approvisionnements (notamment énergétiques) constitue un des grands enjeux de la lutte contre la piraterie et le fait que le détour par le Cap soit inenvisageable du point de vue de la productivité des entreprises fait de cette zone maritime « Somalie » un axe de trafic très emprunté et quasi-inévitable. Madame Françoise Odier ajoute à ce point qu'une unique solution à la piraterie n'est pas concevable du fait de la complexité des problématiques juridiques soulevées selon les zones concernées et les différents « aspects du terrain ».

Pour illustrer la diversité de ces aspects, peut être citée la distinction entre armateurs commerce et pêche dont les activités poursuivent des objectifs différents. Ainsi, alors qu'un navire de commerce n'empruntera une voie maritime que temporairement, n'étant que *de passage*, le navire de pêche exerce lui une activité stationnaire sur zone. Dès lors, les

professionnels ont développé certaines pratiques telles que la navigation en couple ou bénéficient d'une protection de la Marine⁴. La pratique des porte-conteneurs traversant le Golf d'Aden à grande vitesse (18 nœuds) est également à souligner et doit être appréciée au regard de l'impact économique qu'une telle mesure implique. Une industrie est d'ailleurs née de la nécessité de se prémunir contre la menace pirate qui pèse sur les activités maritimes. Ainsi se sont développées des techniques tentant de suivre l'évolution des méthodes employées : caméras thermiques, lances jet d'eau, projecteurs... autant de moyens dont la présence se répercute sur les contrats d'assurance.

Outre les équipements et moyens techniques, la question de la formation des équipages voire même du recrutement est également devenue une nécessité. Le cas de la Marine Marchande, en pleine crise de recrutement, se trouve confrontée à des difficultés pour motiver les commandants de navire. Les équipages des navires de pêche doivent pour leur part composer avec la présence de personnel militaire à bord. Tous ces nouveaux impératifs en matière de gestion des ressources humaines et de formation impliquent des efforts considérables tant du point de vue financier que temporel.

Les armateurs face au phénomène de piraterie se trouvent dans une situation particulièrement désorganisée. La Marine Nationale présente sur zone constitue une *protection dite naturelle* qui vaut pour tous les navires quel que soit leur pavillon. En effet, quand bien même les navires battant pavillon réputé de complaisance n'auraient pas vocation à bénéficier de la protection des bâtiments français, ceux-ci approvisionnent les eaux européennes et participe à l'activité des entreprises maritimes nationales puisqu'ils peuvent représenter jusqu'à 50% des flottes. Le marché de la prévention de la menace pirate est ainsi devenu particulièrement complexe et a initié tout un panel de mesures telles que le recours à des milices privées par les armateurs⁵. Le développement du phénomène engendre un très grand nombre de conséquences financières qui se traduisent par la mise en place de nouveaux modes de gestion des activités maritimes. Ainsi, les affréteurs, tenus d'approvisionner les entreprises, devant désormais composer avec ces nouveaux aléas insèrent une *surtaxe piraterie* dans les contrats d'affrètements. La Charte de l'assurance prenant en charge les réparations du navire a également évolué de telle manière qu'elle comprend le paiement des rançons à verser et les modalités pratiques de ce versement (exemple des rançons héliportées dans plusieurs petits conteneurs permettant la division de la rançon etc...)

A la lumière de ces visions pragmatiques de la piraterie et de ses conséquences au plan des activités maritimes, le Droit se trouve confronté à une double problématique. Celle-ci trouve ses origines dans la remise en question du principe de liberté de circulation en mer et du lien unissant le pavillon à l'Etat compétent en matière de protection/répression.

La liberté de circulation en mer est atteinte par l'existence même de la piraterie de manière durable du fait du déplacement des zones. La présence de la Marine Nationale est certes garante de protection des navires civils mais la menace résiduelle maintient une instabilité influant sur l'ensemble des activités maritimes et connexes. La mise en péril de la sécurité des approvisionnements doit donc amener à se poser la question de la réaction et de l'organisation de la sécurité globale au regard des caractéristiques évolutives de ce type de menace.

⁴Soulignons sur ce point que la présence de fusiliers marins à bord des navires de pêche français n'est permise que par un Accord entre la profession et la Marine Nationale. Cette « mise à disposition » reste cependant temporaire.

⁵Notons à ce sujet que les retours d'expérience démontre l'inadéquation de telles méthodes, les personnes embarquées ayant rencontré quelques difficultés à supporter les conditions de la vie en mer. Cette solution est pour l'heure refusée par les armateurs français.

La piraterie induit une nouvelle vision du pavillon en tant que lien unissant un navire à un Etat. Traditionnellement, celui-ci détermine le régime juridique applicable au navire hors des espaces soumis à la souveraineté d'un Etat. Etant donné le contexte économique mondial et l'importance des échanges commerciaux par voie maritime, un armateur immatricule nécessairement une certaine proportion de sa flotte sous des pavillons qui peuvent paraître *exotiques* mais qui ne doivent cependant pas préjuger la qualité du régime conféré. La pratique démontre que ces armateurs bénéficiant d'avantages fiscaux et juridiques au titre de pavillons réputés de complaisance se trouvent dénués de protection effective sur zone. Or, participant à l'économie notamment française, il convient de s'interroger sur la question du pavillon et de la protection associée au regard de la menace pirate.

Soulevons enfin le problème politique sous-jacent qui vient ajouter à la difficulté de répression des actes de piraterie. Nécessitant un haut degré de coopération, la matière est donc par essence politisée. Reste que la sanction rendue possible par cette coopération est un aspect de la prévention dès lors qu'elle est efficace. Chaque Etat seul se trouve ainsi face à un problème majeur et est dépendant de la coopération internationale. Cette nécessité s'en trouve accentuée lorsque l'Etat en question est dénué d'une autorité politique stable – le cas de l'Etat défaillant complexifiant encore la répression.

Bibliographie indicative

Ouvrages

Barrault J-M., *Pirates des mers d'aujourd'hui*, Ed. Gallimard, Paris, 2007, 174p.

Herbert-Burns, R., Bateman, S., Lehr P., *Lloyd's MIU handbook of maritime security*, CRC Press London, Lloyd's MIU, Londres, 2009, 368p.

Kane S. et Martin F., *Pirates et terroristes en mer d'Asie : un maillon faible du commerce mondial*, Ed. Autrement, Coll. Frontières, Paris, 2005, 126p.

Articles spécialisés

Grange N., « Risques de guerre » in *Bulletin des Transports et de la Logistique*, septembre 2008 - n°3232

Marguet B., « La piraterie maritime », *Droit Maritime Français*, février 1999 - n°590

Tilche M., « Banditisme », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, avril 2008 - n°3219

Turgne F., « Un nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance « risques de guerre » des marchandises transportées », *Droit Maritime Français*, décembre 2008 - n°698

Weckel P., « Journées méditerranéennes sur la piraterie maritime » Société Française pour le Droit International (SFDI) Université de Nice Sophia Antipolis (GEREDIC) Institut du Droit Économique de la Mer (INDEMER) - Monaco, *Droit Maritime Français*, janvier 2010 - n° 710.

**PROGRAMME
DES 10 ET 11 DECEMBRE 2009**

La Société Française pour le Droit International (SFDI)



L'Institut du Droit Economique de la Mer (INDEMER)



L'Université de Nice Sophia Antipolis (GEREDIC)



Organisent à Nice et à Monaco

**LES JOURNEES MEDITERRANEENNES SUR
LA PIRATERIE MARITIME**



Ces journées se tiendront :
le 10 décembre 2009
Université de Nice Sophia Antipolis
28 av. Valrose 06100 Nice
Théâtre du Grand Château

le 11 décembre 2009
Auditorium « Rainier III » - Salle C
Boulevard Louis II – Monaco _

Le renouveau de la piraterie maritime n'est pas exclusivement lié à la situation particulière de la Somalie. Il s'inscrit dans un contexte marqué par le développement des violences crapuleuses visant la navigation maritime sur l'ensemble du globe. Les méthodes des « pirates » évoluent du vol à main armée au détournement de navire et à la prise d'otages contre rançon. Ces violences, longtemps limitées aux zones côtières, se déplacent vers le large, dans cet espace immense, la haute mer, de souveraineté émiettée. Les pirates ne craignent plus de s'aventurer très loin de leur base.

La lutte contre la piraterie ancienne a été la première manifestation d'une solidarité d'intérêts entre tous les Etats. Cette unité s'exprime de manière plus forte aujourd'hui à travers le besoin d'une intense coopération internationale. Pourtant la référence au XIXème siècle n'est d'aucun secours pour résoudre les problèmes juridiques et matériels que soulève l'action contre la piraterie moderne. Les Journées d'étude méditerranéennes sur la piraterie maritime réuniront à Nice et Monaco, les 10 et 11 décembre 2009, universitaires et praticiens pour analyser ces questions et esquisser les réponses.

La **Société française pour le droit international** organise avec le Professeur Alain Piquemal, Directeur du laboratoire GEREDIC, **Université de Nice Sophia Antipolis**, une première journée d'étude consacrée aux aspects régaliens du sujet, l'action des marines nationales pour capturer les pirates et la répression de la piraterie. L'**Institut du droit économique de la mer** de Monaco enchaînera avec une journée d'étude qui permettra aux différents professionnels de la mer d'exprimer et de confronter leurs préoccupations.

Présentation

L'ambition de ce projet est de contribuer à donner du droit de la mer une image plus conforme à la réalité. Ce droit est en prise avec les exigences pratiques de notre temps, complexe et riche ; carrefour des questions de droit international, il s'ouvre à tout, y compris à la réflexion théorique ; ce domaine d'étude n'est pas rapetissé et rapetassé. Lustrons les cuivres de ce vaisseau-amiral !

Le renouveau de la piraterie maritime n'est pas une résurrection. Le capitaine James Crochet appartient définitivement au « Monde imaginaire » de Peter Pan. Le mot de piraterie ne recouvre plus le même sens. Au XVIII/XIXème siècle, la piraterie désigne un **crime de droit des gens**. D'ailleurs, la familiarité du crime de piraterie avec le crime de guerre permet de pousser loin une analogie qui n'est pas fortuite et qui a été développée dans la jurisprudence de la Cour suprême des Etats-Unis. La déchéance de la protection du pavillon (symbolisée par le pavillon noir) rappelle ainsi celle du combattant qui ne respecte pas les lois et usages de la guerre. De fait ces différents criminels sont moins des « ennemis du genre humain » que des violateurs d'un ordre des nations qui attribue aux Etats le monopole de la contrainte armée légitime. Le grand brigandage en mer est alors très proche du brigandage de grand chemin. Le personnage du pirate est fortement associé à celui du mutin et au développement d'ordres sociaux anarchiques, (de confréries, Frères de la Côte), ou pré étatiques (piraterie barbaresque) en rupture avec les ordres étatiques.

De ce régime ancien ne subsistent que des analogies trompeuses. Cette mutation explique l'inadaptation des législations nationales anciennes à la répression de la piraterie moderne. La piraterie désigne aujourd'hui **un ensemble d'infractions de droit commun commises dans un espace échappant à la juridiction d'un seul Etat**. Elle a cessé d'être un crime de droit des gens (comparer l'ancienne loi du 10 avril 1825 ([texte](#)) au [projet de loi sur la piraterie](#)).

Bien sûr la répression des activités de piraterie concentre une grande partie des problèmes juridiques concrets. Pourtant il n'est besoin que de considérer le projet de loi français sur la piraterie pour comprendre que cette répression d'une activité criminelle organisée s'insère dans une problématique plus large. On part certes dans ce texte de la piraterie, c'est-à-dire de l'article 105 de la Convention sur le droit de la mer, mais on débouche finalement sur une révision profonde des conditions d'exercice des pouvoirs de police en mer. De manière symptomatique le cas qui a inspiré cette révision française ne relevait pas de la piraterie, mais du trafic international de stupéfiants (CEDH, Arrêt du 10/07/2008, [AFFAIRE MEDVEDYEV ET AUTRES c. FRANCE](#)). Par conséquent, si l'analyse se concentre sur la répression, la particularité du régime international de la piraterie devient confuse. Il est donc indispensable de considérer d'abord les fondamentaux du sujet : le **régime coutumier de la piraterie**.

Le droit de la mer incorpore l'ensemble du droit coutumier international (TIDM, *Affaire du navire SAIGA*, [Fond](#)), y compris l'interdiction du recours à la force armée. Or une règle coutumière visant la piraterie et explicitée à l'article 105 de la Convention sur le droit de la mer déroge à la fois au monopole de l'Etat du pavillon et au principe de non-intervention. Ainsi l'action d'un navire de guerre qui ne respecte pas les exigences de l'article 105, c'est-à-dire essentiellement l'adéquation au but de police, contrevient à l'interdiction du recours à la force armée (*cf.* CPA, Sent. du 17/09/2007, *Guyana/Suriname*, « Law enforcement activities », para.441 et s., [texte](#)). Sortie de l'oubli à l'occasion de la dégradation de la situation au large de la Somalie cette prérogative d'agir contre les pirates en haute mer, ce **droit d'intervention** problématique comme tout droit d'intervention (CIJ, *Activités militaires et paramilitaires...*), ne devrait évidemment pas ouvrir une brèche dans la liberté des mers qui est un droit de souveraineté auquel les Etats demeurent catégoriquement attachés. Il doit être bien entendu que toute, absolument toute, intervention en haute mer contre un navire nécessite le consentement de l'Etat du pavillon, sauf évidemment celle contre une activité de piraterie qui est encadrée par l'article 105 de la Convention de Montego Bay (cependant le cas discuté des émissions radio illicites). La fissure dans le monopole du pavillon admise par la tradition ne saurait donc être élargie à la lutte contre le terrorisme ou la profération des ADM. Le sujet se situe ainsi à la jonction du droit de la mer (monopole du pavillon) et du *jus contra bellum* (principe de non intervention).

L'article 100 de la Convention explicite une autre règle coutumière qui, cette fois, constitue la **mise en œuvre d'un principe général** qui domine la « Constitution de la mer », à savoir le **devoir de coopération**. Enfin la particularité de la piraterie d'origine somalienne résulte de l'action du Conseil de sécurité qui intègre à cet édifice les exigences de la **sécurité collective**.

L'Etat, l'Etat et toujours l'Etat. Il est le centre de cette journée d'étude dans la double dimension de sa puissance, l'exercice de la contrainte publique et la répression pénale. Dans le même temps le sujet invite à considérer le dépassement de l'approche nationale. La haute mer ne saurait être une zone de non-droit. Le partage des compétences résultant des droits de l'Etat du pavillon ne permet pas de faire face à une nécessité commune. L'action de chacun et de tous est indispensable pour répondre effectivement à l'**intérêt commun**. La haute mer s'internationalise par la coopération afin que cette zone de souveraineté émiettée ne soit plus l'un des derniers refuges des hors-la-loi.

Monaco, l'Indemmer, abordera dans les travaux qui suivront la Journée d'étude de la SFDI, le sujet de la piraterie sous l'angle des activités maritimes. La récente déclaration de New-York adoptée sous l'influence des Etats-Unis montre que la piraterie considérée du point de vue des acteurs privés de la mer est un aspect de la **sûreté maritime** (Groupe de contact, [déclaration du 09/09/2009](#), référence au Code ISPS).

Philippe Weckel

Jeudi 10 décembre 2009

UNICE - NICE- THÉÂTRE DU GRAND CHÂTEAU

**LES ETATS FACE AU DÉVELOPPEMENT
DE LA PIRATERIE MARITIME**

JOURNÉE D'ETUDE DE LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE POUR LE DROIT INTERNATIONAL

14h15-14h 45 : Rapport introductif : Philippe Weckel,

Professeur à l'Université de Nice Sophia Antipolis

L'usage de la force contre les pirates

1^{ère} séance : Le droit d'intervenir

Présidence : **Laurent Lucchini**

*Professeur émérite à l'Université de Paris I- Panthéon Sorbonne et
à l'Institut Océanographique, Président du Conseil Scientifique de l'INDEMER*

Alain Piquemal *Professeur, Directeur du laboratoire GEREDIC,*

Vice-président pour la recherche de l'Université de Nice, Sophia-Antipolis

14h 45-15h 05 : Le droit d'intervenir en haute mer contre les pirates :

Jean-Christophe Martin *Professeur à l'université de Nice Sophia-Antipolis*

15h 05-15h 25 : Poursuite des pirates dans les eaux nationales :

Jean-Paul Pancraccio *Professeur à l'université de Poitiers,*

Directeur à l'Institut de recherche stratégique de l'Ecole militaire

15h 25-15h 45 : Intervention contre les pirates et respect des droits des personnes :

Caroline Laly-Chevalier *Maître de Conférences à l'université de Lille*

2^{ème} séance : Le devoir de coopérer

Présidence : **Annick de Marffy Mantuano**

Ancienne Directrice de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer à l'ONU,

Vice-présidente de l'INDEMER

16h 45- 17h 05 : Le devoir de coopération pesant sur les Etats : Geneviève Burdeau,

Professeur à l'Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne

17h 05-17h 25 : Coordination des actions internationales contre les pirates somaliens :

Jean Charpentier *Professeur émérite de l'Université de Nancy*

17h 25-17h 45 : Coopération entre les Etats côtiers dans les zones de brigandage :

Mélanie Dubuy *Maître de Conférences à l'Université de Nancy*

Vendredi 11 décembre 2009

MONACO, AUDITORIUM RAINIER III – SALLE C

La répression des activités de piraterie

3^{ème} séance : L'incrimination de la piraterie

Présidence : **Laurent Lucchini**

*Professeur émérite à l'Université de Paris I- Panthéon Sorbonne et
à l'Institut Océanographique, Président du Conseil Scientifique de l'INDEMER*

Alain Piquemal *Professeur, Directeur du laboratoire GEREDIC,
Vice-président pour la recherche de l'Université de Nice, Sophia-Antipolis*

L'adaptation du droit international à la répression

9h-9h 15 **La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et
la répression de la piraterie : Serge Segura**

Sous-directeur pour le droit de la mer, Ministère des Affaires étrangères et européennes

9h 15-9h 30 : **L'apport de l'OMI à la répression de la piraterie : Brice Martin-Castex**
Division de la sécurité maritime, Organisation maritime internationale

L'adaptation du droit national à la répression

9h 30-9h 45 : **Droits de l'homme, légalité et prévisibilité de la répression pénale :**
Sébastien Touzé *Professeur à l'Université de Poitiers*

9h 45-10h. : **Le projet de loi français sur la piraterie : Bruno Paulmier**
Contre amiral, Secrétaire général adjoint au Secrétariat général à la mer

10h-10h 15 : **Adaptation des droits nationaux : état des lieux : Anne Rainaud**
Maître de Conférences à l'Université de Nice Sophia-Antipolis et l'équipe de Sentinelle

4^{ème} séance : L'internationalisation de la répression

11h 15-11h 35 **L'internationalisation des fonctions de police en haute-mer :**
Jean-Louis Fillon *Commissaire général de la Marine*

11h.35-11h 55 **L'internationalisation de la fonction juridictionnelle :**
Jean-Marc Thouvenin *Professeur à l'Université de Nanterre, Directeur du CERIN*

LES PROFESSIONNELS DE LA MER ET LA PIRATERIE

JOURNÉE D'ÉTUDE DE L'INSTITUT DU DROIT ÉCONOMIQUE DE LA MER (INDEMER)

14h-14h 30 : **Rapport introductif : Françoise Odier,** *Consultante (MO Conseil),
Présidente honoraire de l'Association Française du Droit Maritime (AFDM)*

Table ronde L'affaire du Ponant

Modérateur : Jean-Louis Bissuel,

Directeur des Affaires maritimes, Monaco

14h 50-15h 10 : **Le point de vue des armateurs**

15h 10-15h 30 : **Le point de vue des affrêteurs**

15h 30-15h 50 : **Le point de vue des assureurs**

16h 20 : **Conclusions générales**

Jean-Pierre Queneudec,

*Professeur émérite de l'Université de Paris 1, Panthéon-Sorbonne,
Président honoraire de la Société française pour le droit international,
Vice-président de l'Académie de Marine*