

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE
UNIVERSITE PAUL CEZANNE III
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS
DIRECTEUR MAITRE CHRISTIAN SCAPEL

La piraterie maritime moderne

Mémoire présenté par Melle Nathalie BOUDONG



Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports
Année universitaire 2008/2009

Remerciements

Je remercie tout d'abord l'ensemble des professeurs pour leurs précieux enseignements, Maître Scapel et Monsieur le professeur Pierre Bonnassies pour m'avoir permis d'intégrer le Master.

Je souhaiterai remercier particulièrement Monsieur le professeur Michel Botalla-Gambetta pour ses conseils et le point de vue très critique qu'il m'a apporté pour ce sujet.

Que ceux qui ont participé de près ou de loin au bon déroulement de la réalisation de ce mémoire, en me soutenant et en faisant preuve de patience, voient dans ces quelques lignes l'expression de ma sincère reconnaissance.

Sommaire

Chapitre préliminaire : La piraterie et ses effets sur le transport maritime *p.10*

Partie I : Le cadre du droit international dans la lutte contre la piraterie maritime *p.18*

Chapitre 1 : Les textes fondateurs internationaux posant les limites juridiques de la lutte contre la piraterie maritime *p.21*

Chapitre 2 : Les autres textes encadrant la piraterie *p.37*

Partie II : Les réponses actuelles à la limite juridique *p.44*

Chapitre 1 : Les initiatives institutionnelles nécessaires *p.45*

Chapitre 2 : La réaction des institutions privées du transport maritime *p.68*

Introduction

332 mètres. C'est la longueur du Sirius star, un superpétrolier saoudien qui a été attaqué par des pirates au large de la Somalie à la fin de l'année 2008. L'embarcation des pirates quant à elle ne dépassait pas les cinq mètres. Sur cette constatation repose tout l'intérêt de notre sujet. Comment la communauté internationale, possédant de super puissances militaires se retrouve-t-elle désemparée face à ce phénomène pratiqué par d'anciens pêcheurs ? Quelles failles, juridiques et de divers domaines ralentissent la lutte ? Pourquoi de si petites embarcations tiennent-elles tête aux puissances mondiales ?

Le nombre des membres d'équipage pris en otage lors d'attaques de pirates en mer en 2008 s'est élevé à 774. Violence, maltraitance parfois mortelle, plus de deux hommes d'équipage par jour en moyenne subiraient les affres directes de la piraterie. L'Organisation Maritime Internationale révèle également, dans son rapport annuel d'avril 2009 (MSC4/Circ.133), que le nombre d'attaques pirates – déclarées - dans les eaux du globe en 2008 est de trois cent six. Ces chiffres attestent de l'ampleur du phénomène, et des difficultés pour organiser la lutte contre la piraterie. Cependant, ils ne sont pas tout à fait fiables car de nombreux intérêts convergents entrent en jeu lorsqu'un navire subi une attaque pirate, qui peut demeurer secrète.

Connue depuis que les civilisations possèdent une marine (Antiquité), la piraterie est une forme de banditisme qui consistait en le pillage des navires en mer, à des miles nautiques de la moindre autorité étatique. Le dictionnaire Larousse définit le pirate comme un « aventurier qui courait les mers pour se livrer au brigandage, attaquant les navires de commerce. » Cette définition formulée au passé mériterait bien d'être remise au goût du jour. Aujourd'hui cependant, les pirates ne « courent plus les mers » mais savent précisément à l'avance à quel endroit attaquer, connaissent la nature du butin, et sa valeur. L'attaque qui est très rapide, ne trouve pas de répondant et se solde souvent par une victoire.

De nos jours, les marins des navires de commerce ne sont ni équipés, ni formés pour repousser une attaque armée. Même si des formations de prévention et d'intervention sont réalisées pour les équipages transitant dans des zones à risques, et même si des équipements sont apportés aux navires, il n'appartient pas au marin de devoir faire face à la violence d'une attaque pirate.

Les pirates ne se limitent plus à l'heure actuelle à piller les marchandises et les effets personnels contenus sur les navires. Après avoir pris le contrôle du navire, ils réclament désormais des rançons pour son relâchement. Certains pirates vont même jusqu'à tuer tout l'équipage pour revendre la marchandise et se servir du navire détourné pour faire transiter en toute impunité une marchandise qui sera détournée à nouveau, et ainsi de suite, en modifiant à chaque fois l'immatriculation grâce à des pavillons de complaisance attribués sans aucun contrôle. Les transporteurs, seuls face à leurs décisions, se retrouvent désemparés, et finissent souvent par accorder les rançons demandées après les avoir négociées. Il semble incompréhensible à l'heure actuelle de constater le désarroi de ceux qui ont pour rôle de rendre les échanges mondiaux possibles du fait d'une poignée d'hommes armés.

Etrangement, la situation évoque celle du terrorisme sur plusieurs points, notamment le désarroi que connaissent les puissances mondiales face à quelques uns. La piraterie est cependant à distinguer du terrorisme. En effet, certaines similitudes sont constatées entre ces deux formes de violence en mer, pourtant, un critère les sépare. Alors que ces deux actes illicites sont constitués de la prise d'un navire par la violence, le terrorisme a pour fins d'attirer l'attention de l'opinion publique internationale sur une cause politique ou idéologique. Le pirate lui, est en premier lieu motivé par l'appât du gain. Certains auteurs convaincus pensent cependant que la piraterie moderne est fortement liée à la cause terroriste.

Aujourd'hui, une nouvelle forme de piraterie voit le jour : un groupe organisé, hiérarchisé, une connaissance des dernières technologies en matière de repérage maritime, des informateurs dans le monde, des armes puissantes, et des bases à terre sur des territoires de non-droit. La question se pose de savoir comment il est possible d'éradiquer ce phénomène pourtant vivement condamné qui fait frémir les

marins du monde, hésiter les armateurs, et qui fait méditer les assureurs. Mais quid de l'illicéité ? Comment réprimer et stopper la piraterie ?

Aujourd'hui, il faut distinguer la petite piraterie de la grande piraterie. Les pêcheurs locaux qui pillent les navires proches des côtes sont plutôt auteurs de petite piraterie. Ils n'agissent pas sous les ordres d'une autorité supérieure, mais seulement en réponse à un besoin de survivre, en volant les biens et effets personnels de petite taille. La grande piraterie répond à une certaine rigueur et organisation, et s'attaquent à des cargaisons bien précises que les pirates savent comment écouler.

Qui est pirate ? Pour prendre le cas des hommes ressortissants du gouvernement transitoire de Somalie, la plupart des pirates d'aujourd'hui sont les pêcheurs d'hier. La Somalie, pays de neuf millions d'habitants vivant dans une situation de pauvreté extrême, a vu ses ressources halieutiques diminuer jusqu'à quasiment disparaître. De gros navires de pêche seraient intervenus dans les eaux poissonneuses de la région, sous le nez des petites embarcations de pêcheurs somaliens.

Une question semble revenir aux lèvres d'un grand nombre. Ne faudrait-il pas tout simplement équiper les navires en hommes prêts à intervenir et à parer à l'agression de pirates dans l'intérêt des échanges commerciaux devenus indispensables ?

La solution serait-elle aussi simple ? Le droit applicable au navire d'après son pavillon ne semble pas le permettre. Un crime au sens du droit français sera un crime à bord d'un navire battant pavillon français, et sera jugé sur les mêmes fondements. Alors, cette idée laisse perplexe les armateurs et assureurs qui ont à faire des choix.

L'envoyé spécial des Nations Unies dépêché en Somalie, Ahmedou Ould Abdallah a même évoqué le rejet dans ces eaux de matériaux nucléaires. La population qui ne pêche plus serait victime de maladies graves, mal soignées voire non soignées. On discerne ici l'étendue du champ posé par la question de la lutte contre la piraterie, qui trouve sa source dans les pays désœuvrés.

Ce modèle de situation fait désormais partie intégrante du transport maritime. La perte économique pour prévenir le risque de piraterie, du fait d'une attaque ou d'une demande de rançon, est aujourd'hui perçue comme un réel facteur économique du transport maritime.

La piraterie met en jeu les intérêts de toute une sphère d'intervenants directs ou indirects au transport maritime. Qu'il s'agisse de l'équipage en premier lieu, de l'armateur, du transporteur ou affrèteur, des sociétés de transport terrestre qui sont la suite du transport maritime, ou des P&I Club et des assureurs, tous sont concernés par le phénomène.

La lutte s'avère délicate, complexe, et les moyens actuels n'apportent pas encore de solution radicale. Ce qui est sûr, c'est que la situation ne cessera de se dégrader si la misère des populations et l'absence d'ordre à terre ne s'améliorent pas. Noel Choong, directeur du Centre d'observation de la piraterie du Bureau maritime international basé à Kuala Lumpur a déclaré que « *La situation observée ces dernières semaines fait ressortir une augmentation anormale des actes de violence et des saisies de navires malgré le renforcement de la sécurité dans la région* », et « *en l'absence de dissuasion, en raison des risques faibles et avec la perspective de gains élevés pour les pirates, les attaques vont continuer* ». Avant de qualifier la situation « *d'incontrôlable* ».

La difficulté pour organiser une lutte internationale réside dans le fait que le droit international n'évoque pas de manière précise les moyens à utiliser. Le transport maritime, souvent maillon d'une chaîne de transport multimodal, est par essence international puisqu'il permet le déplacement d'une marchandise à quasiment tous les endroits du globe. Aussi, la lutte ne pourra se faire que si chaque Etat s'investit effectivement.

Certains armateurs sont déjà submergés par les effets d'une conjoncture économique très mauvaise, ils doivent faire face au risque de voir leur navire retenu, avec toute la cargaison pillée ou bloquée en attente d'une rançon. Le phénomène de la piraterie ne laisse pas de marbrer les marins devant transiter dans les zones à risque. Tous ont appris que certains de leurs collègues auraient été lestés pour

disparaître en mer de Chine, ce qui a permis aux pirates de s'emparer du navire et d'en modifier l'identité. Tous savent que les pirates usent de méthodes parfois sauvages pour en venir à leur fin, et ce malgré les convois militaires mis en place. Aucun de ceux qui transitent par le Canal de Suez pour longer la côte est africaine ne peut être rassuré aujourd'hui.

En guise de réponse, les armateurs ont équipé les navires de systèmes de dissuasion, et ont reçu des directives internationales conseillant l'éloignement des côtes, ou les moyens de réagir à une attaque. De manière générale, la communauté des armateurs a fait preuve de raison et de sagesse ; elle a refusé d'encourager une escalade de la violence dégénérant en plaçant des hommes armés à bord.

Malgré tous ces efforts, les pirates attaquent toujours, et toujours plus loin. Le monde des assurances maritimes se retrouve devant une problématique certaine. L'équilibre qui s'est créé depuis des siècles par la mutualité des paiements pour les sinistres maritimes par les assurances et réassurances se trouve bouleversé. S'élevant à plusieurs millions de dollars, le montant des rançons réclamé n'est pas prévu pour être répercuté sur l'ensemble des assurés, les sommes sont trop importantes et se font nombreuses aujourd'hui. Pour éviter que les primes ne deviennent trop conséquentes pour les navires transitant dans les zones à risque, des solutions sont étudiées mais conservent encore à l'heure actuelle un caractère temporaire.

Notre étude porte sur les moyens de lutte mis en place contre la piraterie aujourd'hui. Cela consiste en premier lieu en l'analyse des enjeux de la piraterie maritime. Ensuite, il s'agit d'étudier les textes de droit qui régissent la piraterie et les moyens de prévention. Pour finir, nous examinerons les réactions et initiatives des institutions publiques, des organismes, mais aussi des armateurs et assureurs qui font face au quotidien au phénomène, dans un cadre juridique limité.

Chapitre préliminaire : La piraterie et ses effets sur le transport maritime

Nous pouvons observer quotidiennement des images de pétroliers pris en otage, ou de pirates armés aux mains des forces navales à l'heure du « JT de 20 heures ».

Mais qui sont réellement ces hommes, prêts à risquer leur vie ? Quelles sont leurs motivations ? Que gagnent-ils vraiment ? Quelle différence de confort peut leur apporter la pratique de la piraterie par rapport à leur vie précédente ? Autant de questions qu'il est nécessaire d'étudier sans apporter aucun jugement. L'étude géopolitique et sociologique de ce chapitre préliminaire peut aider à comprendre la situation géographique et le contexte des attaques pirates dans les mers du globe, pour peut-être mieux les combattre.

Section 1 : Le pirate

« *Celui qui pille avec un petit vaisseau se nomme pirate ; celui qui pille avec un grand navire s'appelle conquérant.* » nous dit un proverbe grec. Ce n'est pas exactement les termes employés par les marins pris en otages. Ce n'est pas non plus cette définition du pirate que nous donne le droit international.

Avant d'étudier les bases des textes de lutte contre la piraterie, et les initiatives récentes organisées par la Communauté internationale, il est intéressant et avant tout utile d'étudier en rendant compte de faits historiques, l'origine d'un pirate. Il n'existe pas un peuple qui est pirate de génération en génération, mais ce sont des faits de l'histoire qui ont marqué certaines populations et qui ont créé cette situation.

§ 1 : La situation géopolitique de la piraterie

La piraterie a frappé plusieurs endroits de la planète. Aujourd'hui, l'œil des hommes est tourné sur le golfe d'Aden. Mais cela est loin d'avoir été toujours le cas. Il s'agit d'étudier les foyers des attaques, avant d'en étudier les explications.

A. Les foyers de la piraterie

La piraterie survient au large des côtes d'Etats abritant les pirates. Ces pays connaissent des situations de pauvreté extrême. Les attaques sont regroupées aujourd'hui autour de trois zones principales, foyers quotidiens d'attaques ou de tentatives¹.

L'Asie du sud-est et le sous-continent indien est le premier foyer et le plus ancien. Soixante-quatorze incidents ont été répertoriés depuis janvier 2006 autour du Bangladesh, les ports indonésiens Balongan (Java), Balikpapan (Kalimantan) et Belawan (Sumatra) sont des ports à haut risque, tout autant que les détroits de Singapour et de Malacca qui dénombrent une forte présence pirate, même si les attaques ont diminué ces derniers mois grâce à la mise en place de patrouilles par les Etats côtiers depuis 2005.

Le deuxième foyer est l'Afrique et la Péninsule arabique. Alors qu'il y a une dizaine d'années, le principal foyer d'actes de piraterie se trouvait dans les eaux du Détroit de Malacca, depuis l'année 2008, un nouveau foyer important dans le monde doit désormais être considéré. Le Golfe de Guinée et le Golfe d'Aden voient une montée en puissance des actes de piraterie, dans une grande violence et une forte détermination. Les côtes du Nigéria sont le théâtre d'attaques très violentes et de kidnapping. Quarante actes de brigandage ont été rapportés durant l'année 2008, sans compter les attaques qui ne sont pas rapportées par les armateurs (estimées à trente pour cent). De même, les Côtes de Tanzanie ont laissé place à 34 incidents depuis 2006 dirigés principalement contre des navires de fret, ainsi que l'ouest et le nord-ouest des Seychelles. Dans le Golfe d'Aden, la Somalie, à la triste une de

¹ Voir carte mondiale des foyers de la piraterie en annexe 1

l'actualité quotidienne depuis la fin de l'année 2008, a vu se dérouler 80 attaques depuis le début de l'année 2009. D'avril 2008 à mars 2009, 46 attaques ont « réussi » dans ces eaux. Le Golfe persique a lui aussi rencontré le problème de la piraterie, mais à degré inférieur.

Le troisième foyer ce sont les côtes de l'Amérique du sud et centrale, s'étendant jusqu'à la mer des Caraïbes. Cette zone moins importante car les attaques sont moins nombreuses et systématiques demeure touchée par le problème de la piraterie. Le Brésil est en situation d'alerte même si le nombre d'attaques a décru dans la région de Santos. Le Pérou connaît encore des attaques concernant les navires de fret faisant escale à Callao. La Mer des Caraïbes voit ses bateaux de plaisance attaqués. Les actes de piraterie, parfois violents, connaissent une recrudescence au large du Venezuela.

B. Un faisceau d'éléments concourant à la piraterie

La naissance du pirate se forme lorsque plusieurs critères sont réunis. Une région qui souffre d'une extrême misère, qui a de larges côtes tournées vers la mer mais sans poissons, donc des bateaux de pêches, un équipement portuaire, et des hommes et qui voit sous ses yeux défiler des centaines de navires chargés de richesses, tout est propice à ce que l'idée survienne. Ces hommes qui ne peuvent plus pêcher ou que la pêche ne permet plus de nourrir se retrouvent à la recherche de quoi survivre. Ajouté à cela que le pays est un Etat de non-droit et en manque de stabilité, et les ingrédients du passage de la pêche à la piraterie sont réunis. La conjoncture qui fait que les navires de commerce transitent de manière importante par ces côtes donne aux anciens pêcheurs des raisons de voir croiser dans leurs eaux des « coffres forts flottants ».

Les acte de brigandage peu fréquents et peu organisés laissent place à de la Piraterie au sens du droit international. Les hommes s'organisent, une hiérarchie prend forme, et la méthode est affûtée. Les hommes minoritaires qui financent et dirigent les attaques (main d'œuvre peu coûteuse, essence, armes, technologie maritime) coordonnent les vedettes rapides à partir d'un bateau-mère (« cigogne »),

grâce notamment à des informateurs le long des côtes, voire externes à cette organisation.

Le pirate s'adapte, et évolue aussi vite que les techniques de lutte sont mises en place. Le Sirius star, superpétrolier détourné par des pirates somaliens le 15 novembre 2008 est jusqu'à ce jour le plus grand navire moderne connu à être tombé aux mains des pirates. Le navire transportait deux millions de barils de pétrole brut, d'une valeur de 100 millions de dollars. Les ravisseurs auraient réclamé 25 millions de dollars. Finalité de l'affaire : 3 millions de dollars sont largués aux pirates par parachute², et suite à un échauffement entre eux, cinq se tueront. Sur la grande somme de la rançon, il est aisé d'imaginer que très peu ira dans les poches des hommes qui risquent leur vie, mais servira à financer de nouvelles opérations et enrichir et donner plus de pouvoir à des hommes dans l'ombre à terre.

Face à une telle ampleur, de nombreuses critiques vives à l'égard des fautifs de ce financement ou de cet état de lieu sont lancées. Ce qui est certain, c'est que la lutte contre la piraterie ne se fera pas que sur l'eau.

§ 2 : Les moyens utilisés par le pirate

Les hommes qui sont entrés dans l'illégalité en pratiquant des attaques contre des pêcheurs, des navires de commerce ou des plaisanciers ne sont pas ces hommes qui naviguent au gré des mers, vivant d'alcool et de danses, dans l'attente de rencontrer la fortune. Les pirates modernes sont suréquipés, et leurs « chefs » assurent la pérennité de la piraterie en gérant les attaques comme s'il s'agissait d'une entreprise.

A. Les pirates suréquipés

Les bateaux utilisés par les pirates sont des vedettes très puissantes, des « speed boat », capables de rattraper aisément un lourd navire de commerce, qui ne peut

² Voir photographies en annexe 2 et 2bis

que ralentir, incapable de virer de bord ou d'augmenter la vitesse au point de semer l'embarcation légère. Ces « dollars flottants » sont des proies faciles, croisant dans des eaux très peu fréquentées par les milices côtières.

Par ailleurs, les bateaux-mères sont équipés des dernières technologies en matière de repérage dans l'espace, ce qui leur permet de cibler et d'organiser très précisément une attaque en prenant au dépourvu le navire attaqué, en envoyant les vedettes qui sont parfois indétectables par les navires attaqués.

B. L'argent des rançons, renforcement des moyens

Les sommes récoltées ne feront pas ralentir les attaques, mais risquent plutôt de permettre des attaques avec plus de moyens. Les rangs que remplissent les pirates risquent de grossir encore. Dans le pays d'origine du pirate, ce dernier est perçu comme un héros, ayant un rang élevé dans la société, et les reportages récents ont permis de voir que ces hommes sont adulés par les femmes, qui les admirent. Les moyens utilisés pour l'enrichissement n'intéressent guère dans un pays meurtri par une histoire lourde de violence, au quotidien de misère. Ainsi, la cargaison volée permet de renforcer la piraterie ou la violence à terre, comme lors de l'attaque du cargo ukrainien Mombasa le 25 septembre 2008, qui a permis aux pirates de récupérer des véhicules militaires (trente chars).

L'activité illégale de la piraterie a plusieurs effets. Les valeurs commerciales qui risquent d'être détournées peuvent avoir une influence sur la manière dont s'organise l'économie d'un Etat. Le droit international ayant posé le cadre légal de la piraterie ne permet pas de parer concrètement aux attaques.

La piraterie, d'ampleur internationale par nature, du fait qu'elle concerne les intérêts de nombreux Etats, contraint chaque nation à collaborer et à organiser la lutte de manière commune. Les Etats voient donc en jeu, au-delà d'enjeux économiques, des enjeux politiques.

Section 2 : Les enjeux de la piraterie maritime

Les de la piraterie maritime moderne relèvent de manière générale de deux aspects : l'aspect économique et l'aspect politique. Le but n'étant pas d'être exhaustif, il s'agit de cerner généralement l'ampleur de ces enjeux.

§1 : Les enjeux économiques

La situation force les premiers intéressés à prendre des décisions rapides. Les armateurs ne souhaitent plus voir leurs navires détournés et faisant l'objet de grosses rançons, ni des hommes d'équipage blessés, traumatisés voire tués, retenus dans des conditions difficiles durant des jours. Les assureurs ne veulent pas régler indéfiniment des risques d'une valeur trop grande pour être couverts par des primes qui deviennent trop basses. Les Etats ne veulent pas voir leurs ressortissants croisant dans des paysages paradisiaques en voilier pris en otage ou tués, pour quelques dollars. Les Etats côtiers berceaux des pirates ne veulent pas voir les autorités d'autres Etats, ou internationales pénétrer sur leur territoire pour en quelque sorte s'immiscer dans la gestion du pays.

Cependant, tant que le problème de la piraterie ne sera pas résolu, ces situations perdureront. Le Canal de Suez³, situé en Egypte, long de 190 km, est emprunté par près de 20 000 navires chaque année, et voit transiter 90.000 millions de tonnes de fret, ce qui représente 7,5% du commerce mondial. Il permet de relier l'Europe à l'Asie sans avoir à contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance. Il est la source d'un grand bénéfice pour l'Egypte, qui taxe le passage des navires au niveau du Canal (environ 7 millions USD par jour). En refusant de longer les côtes africaines et donc d'emprunter la Canal de Suez, les armateurs vont influencer l'économie locale.

³ Voir photographie et situation géographique du Canal de Suez en annexe 3

La modification des trajets engendre des déséquilibres de l'économie mondiale. Les centres décisionnels relatifs au trafic maritime vont provoquer des modifications de l'organisation multimodale si le phénomène prend encore de l'ampleur.

La réflexion présente tente de définir le cadre de la piraterie maritime, en étudiant les sources juridiques de la lutte contre la piraterie, puis tente de démontrer les éléments actuels mis en place pour rendre efficace la lutte. Cette étude ne se fera pas sans étudier les intervenants qui sont les institutions internationales et régionales, mais aussi les intervenants privés qui sont les armateurs et les assureurs.

Le nombre de 293 attaques pirates pour l'année 2008 est exceptionnel et laisse deviner les moyens dont disposent désormais les pirates. Et même si ce nombre est minime par rapport aux 50 000 navires de commerce en service dans le monde, il ne faut pas minimiser le risque de piraterie qui, d'une part, est susceptible d'accroître, et qui d'autre part, met en jeu les intérêts d'un grand nombre d'armateurs ou assureurs.

§2 : Les enjeux politiques

Tous les Etats qui voient croiser leurs navires dans des zones à haut risque, qui voient leurs ressortissants membres d'équipages de ces navires, et leurs armateurs bloqués obligés de pratiquer le transport ont un grand intérêt à réagir de manière conséquente au phénomène.

Là se situe un problème : les Etats qui auraient les moyens de remédier en partie à cette situation ne savent pas comment s'y prendre, le droit international limitant certaines interventions, et des Etats directement concernés n'ont pas les moyens de faire face. Heureusement, les Etats démunis face à cette situation peuvent se tourner vers la Communauté internationale pour réclamer de l'aide.

Les textes et accords mis en place ces derniers mois, avec pour objet principal la lutte contre la piraterie, tentent néanmoins d'éviter tout conflit entre les Etats en rappelant sans cesse la nécessité de faire preuve de collaboration. La volonté définie

est d'affronter solidairement un acte qui avec une certaine ampleur, pourrait freiner le transport maritime.

Le droit international a depuis longtemps posé les règles de base de la lutte contre la piraterie, sans pour autant traiter à l'origine des moyens à employer, ni de la lutte de manière concrète. La première partie de cette étude porte sur le cadre posé par le droit international, avant d'évoquer les initiatives récemment prises par l'ensemble des intervenants au transport concernés par la piraterie pour tenter d'y remédier.

PARTIE I : Le cadre du droit international dans la lutte contre la piraterie maritime

Organiser des moyens de lutte contre la piraterie au sein de nos institutions publiques impliquait de devoir faire face aux situations délicates et parfois dramatiques de certains pays, et comportait le risque que les premiers concernés ne coopèrent pas.

Le principe fondamental de non ingérence, appliqué en l'occurrence dans les eaux territoriales, pose la limite que le gouvernement qui n'a pas les moyens de lutter contre un crime réalisé dans ses eaux ne pourra faire que le déplorer. Il en est de même des règles de compétence se rattachant au pavillon. En effet, dans un lieu où la seule autorité étatique du pavillon fait loi, si l'Etat concerné est incapable ou ne veut pas réagir, l'acte illicite resterait impuni.

Fort heureusement, le pays en difficultés pourra se tourner vers la Communauté internationale qui ne souhaite pas voir le phénomène perdurer ou se répandre. Pour ne pas que la mer territoriale ou la haute mer deviennent des lieux privilégiés de la délinquance maritime, des zones de non droit, la Communauté internationale répond à la violation de principes fondamentaux, et a vivement réagi à l'évolution spectaculaire des actes de piraterie. Durant le premier trimestre de l'année 2008, cinquante-trois incidents étaient reportés par le Bureau Maritime International. En 2009, pour la même période, les actes de piraterie, ou tentatives, ont presque doublé : cent deux incidents dans toutes les eaux du globe étaient reportés.

Ainsi, des textes de droit international ont nécessairement défini la piraterie. D'autres textes de nature très diverse viennent à l'appui de cette définition. Ils peuvent être des textes internationaux, ou des réactions régionales quasi-spontanées portées par la forte volonté d'un petit groupe d'Etats. Même si la lutte s'organise par la coopération indispensable des Etats investis dans une même cause, la lutte contre la piraterie rencontre de nombreuses difficultés dans le contexte actuel.

Sur le territoire d'un même Etat, la lutte contre une menace venant d'une minorité pourrait être organisée et appliquée, tant bien que mal. Sur le territoire immense qu'est la mer, les océans, en tenant compte de l'attribution des compétences nationales pour réagir, l'organisation internationale s'avère très difficile. L'efficacité de la lutte contre la piraterie ne va dépendre que de l'investissement massif de tous les Etats dans cette cause. La tâche s'avère complexe, mais à l'instar des eaux asiatiques qui ont vu diminuer les actes de piraterie grâce aux moyens mis en œuvre pour lutter en mer mais aussi à terre, tout ne paraît pas perdu. Les Etats qui ne voulaient pas perdre les acquis d'une plaque tournante dans les transports maritimes, et donc les échanges commerciaux, ont créé une réelle défense contre les pirates. Cependant, le problème qui s'est aujourd'hui déplacé géographiquement est différent du premier. Les Etats concernés, berceaux des pirates, ne détiennent pas la même force d'action, ce qui est dû à une absence de système politique, militaire, et donc financier. Les moyens manquent à la base de la piraterie : dans les pays dont sont ressortissants les pirates.

Il arrive un moment où la Communauté internationale, avec l'accord des gouvernements transitoires, est tenue de prendre en charge la lutte contre la menace humaine et économique d'un tel système de violence.

Les pirates interrogés sur la justification de leurs actes accusent d'autres hommes comme étant responsables de ce qu'il arrive. Ils prétendent avoir été pêcheurs avant d'avoir assisté au pillage de leurs ressources marines, puis à la misère et la violence dans leur pays, et d'être obligés de rechercher de quoi se nourrir au large, cette fois sans filet, mais avec des armes.

Pour mieux comprendre la nature des textes qui traitent de la piraterie, il faut distinguer les textes de droit maritime de ceux du droit de la mer. Tandis que les premiers ont trait aux activités relatives à la mer, les seconds définissent les compétences des Etats et des autorités internationales sur les différentes zones de la mer (ou « *droit international public de la mer* » d'après Emmanuel du Pontavice). C'est ainsi que le droit de la mer appréhende la notion de piraterie. Il a l'avantage d'être international, ce qui lui permet d'être étendu à tous les Etats à la condition que

des accords express aient été donnés ; les ratifications. En effet, il ne peut être imposé de règles aux Etats qui, en droit international, sont souverains dans toutes leurs décisions, même concernant le droit de la mer ; mais la règle veut que des principes fondamentaux universels soient admis et appliqués par tous les Etats.

Le droit de la mer aborde donc le problème des compétences selon la localisation de l'acte. Cependant, une lutte contre la piraterie définie par les textes de droit maritime est indispensable. Les efforts fournis par les institutions sur le fondement des textes internationaux ont permis d'identifier le risque de piraterie, et de définir les manières légales de lutter contre ce risque.

En effet, la piraterie ne se pratique pas que dans les eaux de la haute mer. Ces eaux internationales, dans lesquelles par principe, le navire pirate ne devrait être soumis qu'aux autorités de l'Etat dont il bat pavillon, empêchent la manifestation d'une autorité autre que celle du pavillon sur le navire croisant en haute mer.

L'intérêt de contourner ce principe provient du fait que les navires pirates n'ont pas toujours de pavillon, et lorsque c'est le cas, le pavillon est un pavillon de complaisance (flag of convenience, ou pavillon en libre immatriculation : flag of open registry). Cette situation laisse deviner que l'Etat dont bat pavillon le navire pirate n'interviendra pas en cas d'acte malveillant.

Chapitre 1 : Les textes fondateurs internationaux posant les limites à la lutte contre la piraterie

La notion de piraterie n'est pas toujours utilisée lorsqu'il s'agit de qualifier des actes illicites de violence contre un navire et ses hommes. En effet, le droit international distingue la piraterie des vols à main armée lorsque ceux-ci sont commis dans les eaux territoriales d'un Etat. Pourquoi le droit international distingue-t-il nécessairement ces deux notions. Quelles difficultés se cachent derrière cette définition ? C'est l'objet de l'étude de ce premier chapitre.

Le droit international met en opposition deux notions : celle de la souveraineté nationale et celle de la compétence universelle. En droit maritime, la première compétence est une compétence attribuée seulement à l'Etat dont bat pavillon le navire auteur d'un acte de piraterie. La seconde compétence est donnée à tous les Etats qui le souhaitent pour intervenir en contribuant à la lutte contre la piraterie.

Pour défendre ses ressortissants, un Etat doit pouvoir intervenir sur ce navire même si l'embarcation à l'origine de l'attaque ne relève pas de l'autorité de cet Etat. Le droit international crée donc un mécanisme d'intervention limité, exploité par les pirates, dans lequel sont confrontées deux zones maritimes ; la mer territoriale et la haute mer.

Les textes fondamentaux traitant de la piraterie sont des textes sur le droit de la mer. Ces textes sont peu nombreux, et traitent précisément des lieux qui sont susceptibles de connaître la qualification de l'acte de piraterie.

Les bases du cadre juridique de la piraterie sont posées par les deux conventions complémentaires sur le droit de la mer et sur la haute mer. Une autre convention complète ces deux premières : la Convention sur la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, sans pour autant être adéquate pour la lutte contre la piraterie.

Ces bases juridiques créées depuis 1958, date de la création de la Convention sur la haute mer, définissent le cadre juridique à appliquer en fonction des zones de la mer à la piraterie. Ainsi, seront étudiés les apports de ces conventions et les difficultés à la mise en œuvre de la lutte contre la piraterie. Les apports des deux premiers textes seront étudiés de manière commune puisque les conventions posent quasiment littéralement les mêmes règles. Les apports de la Convention sur la répression des actes illicites contre la navigation maritime qui seront ensuite étudiés se distinguent des apports des deux premières conventions. Le dernier texte gagne en précision, sans employer le terme de piraterie mais en envisageant de manière très précise tous les actes illicites qui s'en rapprochent, en désignant les actes condamnables.

Section 1 : Le régime posé par la Convention sur la haute mer et la Convention sur le droit de la mer : la possibilité d'action en haute mer

La Convention faite à Genève le 29 avril 1958, entrée en vigueur le 30 septembre 1962 sous l'égide des Nations Unies, porte sur la haute mer⁴. Après que l'article 14 ait rappelé le devoir des Etats concernés de mettre tous les moyens en œuvre, « *dans la mesure du possible* », pour lutter contre la piraterie en haute mer, la Convention définit l'acte de piraterie, et les conditions et compétences d'intervention en cas d'acte pirate aux articles suivants. Ce texte charge tous les Etats de la lutte contre la piraterie maritime.

La Convention sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, complète la Convention sur la haute mer en ce qui concerne la piraterie⁵. La Convention évoque dans son Préambule la nécessité de « *codifier et développer progressivement le droit de la mer [...] ce qui contribue au renforcement de la paix, de la sécurité [...] conformément aux principes de justice et d'égalité des droits [...] les questions qui ne sont pas réglementées par la Convention continuent d'être régies par les règles et principes du droit international général* ».

⁴ Voir texte complet de la Convention en annexe 4

⁵ Voir extraits de la convention relatifs à la piraterie en annexe 5

Le droit de la mer a défini plusieurs zones géographiques, auxquelles s'appliquent des régimes juridiques précis. La mer territoriale, principalement opposée à la haute mer, ou eaux internationales, s'étend jusqu'à 12 milles marins, soit 22 224 mètres, à partir d'une ligne de base longeant les côtes. La haute mer s'étend elle généralement au-delà des 200 milles nautiques à partir de cette ligne. Les deux zones subissent une forte distinction qui repose sur l'attribution de la souveraineté des Etats.

L'Article 1 de la Convention de 1958 définit la haute mer comme « ... toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat ». Il s'agit des zones ne subissant aucune souveraineté, et ne pouvant jamais être soumises à aucune souveraineté.

La Convention prévoit l'observation de droits fondamentaux pour tous les Etats du globe en haute mer dans l'article 2 :

- « 1. *La liberté de la navigation;*
- 2. *La liberté de la pêche;*
- 3. *La liberté d'y poser des câbles et des pipe-lines sous-marins;*
- 4. *La liberté de la survoler ».*

En considération de ces droits, tout navire, immatriculé selon certaines règles et donc soumis à la souveraineté de son Etat d'immatriculation peut librement naviguer en haute mer.

§1. La définition de la piraterie

D'après l'article 15 de la Convention sur la haute mer, la piraterie est « *l'acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé soit contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer, soit contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* ». Après avoir qualifié d'illicite la piraterie, comme étant soit un acte violent, soit un acte de détention (permettant de définir la piraterie aussi comme un acte non violent du simple fait d'une détention),

soit une déprédation (vol ou pillage), l'interprétation de ce texte permet de délimiter d'ores et déjà le cadre d'intervention international, ouvert à toute autorité étatique, pour lutter contre la piraterie.

La seconde Convention, sur le droit de la mer, reprend cette définition. Bien qu'elle s'attèle avant tout à délimiter universellement les zones maritimes, domaine relevant du droit de la mer, elle aborde le problème de la piraterie dans sa partie VII intitulée Haute mer, Section I, au Chapitre Dispositions générales.

A. Le navire pirate, un navire « privé »

La première condition qui définit le navire pirate veut que ne peut être considéré comme tel qu'un navire qui ne serait pas d'Etat, n'agissant pas à des fins publiques. Les forces navales qui pratiqueraient un acte violent sur un autre navire sont donc naturellement exclues, puisqu'un tel acte public est issu d'une organisation militaire.

B. L'acte pirate dirigé contre un autre navire, apport de la Convention sur le droit de la mer

La deuxième condition implique que l'acte de piraterie doit être dirigé depuis un navire contre un autre navire. A contrario, cela signifie que l'acte de violence, de détention ou de déprédation de l'équipage d'un navire sur son propre navire et personnes et biens à bord, la mutinerie, n'entre pas dans le cadre juridique de la piraterie.

Cette limite a fait ses preuves lorsqu'un équipage se retourne contre son propre navire et les personnes et biens à bord. Il s'agit là de mutinerie, non concernée par la définition donnée par le droit international, qui ne pourra donc être traitée que par l'Etat du pavillon que le navire bat en haute mer, ou l'Etat côtier si le navire croise en mer territoriale.

L'article 102 de la Convention sur le droit de la mer ne règle que partiellement le problème de la mutinerie. L'acte perpétré par l'équipage d'un navire de guerre ou un

navire d'Etat qui a réalisé une mutinerie est désormais assimilé à de la piraterie. La mutinerie en haute mer par un navire d'Etat, identifiée comme étant de la piraterie, peut dès lors être sanctionnée d'une manière identique, ce qui permet une répression par un bâtiment autre que celui de l'Etat du pavillon. Mais alors, qu'en est-il d'un navire « privé » qui subit un acte de mutinerie ? La situation ne pouvant pas être qualifiée de piraterie ne pourra être soumise qu'à l'autorité de l'Etat du pavillon, et n'est donc pas réglée intégralement par cette convention.

C. L'acte pirate, acte en haute mer

La troisième condition donne une limite physique à la piraterie : la haute mer. Ainsi, d'après la Convention, seul l'acte commis par l'équipage d'un navire en haute mer ne pourra être soumis à une autorité étatique soit identique, soit différente de celle de l'Etat du pavillon. C'est dans ce texte que réside la difficulté majeure. Lorsque les vedettes venant des côtes tentent d'attaquer un navire croisant dans des eaux territoriales (comme c'est très couramment le cas du passage du Golfe d'Aden), le navire de commerce attaqué ne pourra être secouru que par un navire de l'Etat côtier. Malheureusement, ces Etats côtiers ont démontré leur limite quant à leur force navale. Certains Etats de non droit ne peuvent tout simplement pas intervenir dans leurs propres eaux, faute de moyens financiers et militaires.

D. Le large réseau des pirates visé par les textes

La suite du texte étend la qualification de piraterie à ceux qui se rendent complices des pirates se trouvant sur le navire pirate. La complicité « *volontaire* » dans « *l'utilisation* » du navire pirate (b) est ainsi visée, tout autant que la simple « *intention* » ou « *facilitation* » de commettre un acte de piraterie (c). Cette précision importante permet de réprimer les personnes qui agissent autrement que sur le navire pirate lui-même, mais qui peuvent représenter les organes décisionnels des réseaux de pirates, ou qui peuvent représenter une responsabilité égale à ceux qui agissent sur le navire pirate quant à la préparation d'une attaque, ou dans la fourniture d'armes, au financement de l'attaque, etc.

Il était en effet indispensable, avec pour but de lutter contre la piraterie, de viser les hommes qui agissent à l'abri dans des Etats en difficulté politique, et qui s'enrichissent grâce à cette activité lucrative, en apportant des moyens financiers à une expédition pirate.

A contrario, un acte terroriste comme celui du détournement de l'Achille Lauro en 1985, ne sera pas qualifié d'acte de piraterie car il n'aura qu'un but politique et non économique. La définition précise en effet que l'acte doit avoir été accompli à des fins privées, les fins politiques n'entrant pas dans le cadre d'une justification privée.

E. Le droit d'arrestation pour acte de piraterie, le régime spécial de la compétence universelle

Le principe posé par le droit international maritime est que le navire croisant en eaux internationales n'est soumis qu'à l'autorité de l'Etat de son pavillon. L'Etat qui donne l'immatriculation à un navire est tenu d'obligations à l'égard de ces navires, et en haute mer, il n'appartient qu'aux autorités de cet Etat de faire appliquer sa loi.

En haute mer, le principe est simple. L'article 6 de la Convention sur la haute mer prévoit que « *Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent, soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer* ». Les navires en haute mer, lieu sans souveraineté étatique, sont perçus comme une continuité de l'Etat, un bout de territoire mouvant dans l'océan sur lequel s'applique comme sur l'ensemble du territoire le droit de l'Etat, et où s'exerce alors son autorité.

Plusieurs raisons justifient la mise en place d'un régime dérogatoire d'intervention et de poursuite pour les actes de piraterie. Tout d'abord, un navire battant un pavillon attribué par un Etat qui ne se soucie guère de ses devoirs en tant qu'Etat d'immatriculation, ou un pavillon attribué par un Etat ne disposant que de forces maritimes très limitées, voire un pavillon attribué par un pays de non droit ne risquent pas de faire appliquer une quelconque réglementation à bord de ces navires. De

plus, du simple fait que l'acte de piraterie, allant à l'encontre des grands principes fondamentaux reconnus par l'ensemble de la Communauté internationale, il est apparu nécessaire qu'il soit traité de la manière la plus immédiate et générale possible.

Ainsi, selon les termes de l'article 14 de la Convention sur la Haute mer repris par l'article 100 de la Convention sur le droit de la mer, « *Tous les Etats doivent coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre endroit ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* ». Ce texte indique clairement que toute la Communauté internationale se doit de lutter contre ce fléau des mers. Le texte sous-tend par ailleurs que la répression de la piraterie dans des eaux relevant de la juridiction d'un Etat se doit d'être traitée par l'Etat concerné.

L'arraisonnement d'un navire pirate en haute mer doit alors être réglementé. L'article 105 de la Convention sur le droit de la mer prévoit que « *Tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord* ». Cet article signifie que la compétence de saisie d'un navire pirate est universelle, offerte à tous les Etats qui le désirent.

L'article ajoute que « *Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi* ». Les Etats qui ont arraisonné le navire, et ainsi arrêté les pirates à bord pourront faire juger devant leur juridiction les actes alors commis. Des difficultés sont survenues quant à l'application de ce texte. En effet, l'Etat qui désire juger les auteurs d'actes de piraterie doit avoir les textes pénaux correspondant à l'incrimination. Certains Etats ne prévoient cependant pas ce genre de crime.

F. Le droit de poursuite limité

Les Conventions réglementent le droit de poursuite en fonction de la zone où l'acte suspecté de piraterie a débuté. Le droit de poursuite ne concerne que le lieu de la

mer territoriale. La précision faite dans les eaux territoriales semble exclure la difficulté du droit de poursuite en haute mer. Cette possibilité semble renforcée par le devoir de coopération à la répression de la piraterie en haute mer, ainsi que par le droit de saisie du navire pirate. Cela signifie que la poursuite est possible par tous les Etats dans la zone de la haute mer.

Il était indispensable d'instaurer ce droit de poursuite pour éviter que l'auteur d'une infraction dans les eaux territoriales n'échappe à ses responsabilités.

En droit maritime, le droit de poursuite est donc le droit du navire poursuivant de continuer la poursuite légale dans une zone où la compétence d'intervention est attribuée à un autre Etat, par principe celui du pavillon du navire.

1. La poursuite ininterrompue depuis la constatation de l'acte illicite

Tout d'abord, l'article 111 de la Convention sur le droit de la mer prévoit, dans un premier paragraphe, que « *Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans les eaux archipélagiques, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à la condition de ne pas avoir été interrompue* ». Cela signifie que le navire poursuivant de la nationalité de l'Etat côtier ne pourra poursuivre dans les eaux non soumises à la souveraineté d'un autre Etat que si la poursuite se fait sans interruption.

A contrario, l'article 23, dans un deuxième paragraphe, pose une autre limite d'après laquelle la poursuite, même commencée dans les eaux de la haute mer, ne peut se faire dans les eaux territoriales. Ainsi, un navire pirate peut se protéger dans les eaux territoriales d'un Etat qui n'a aucun moyen de lutter contre la piraterie. De même, un navire sans pavillon ne pourrait être poursuivi que par l'Etat côtier.

2. Le principe de non ingérence

Le paragraphe 3 prévoit que le navire poursuivant un navire suspecté de piraterie en venant de sa mer territoriale, et qui se dirige vers une autre mer territoriale ne pourra continuer la poursuite, et ce même si il est de la nationalité du navire pirate. Le droit international attribue le droit d'arrestation aux autorités de l'Etat côtier souverain dans ses eaux. Il s'agit là d'une précision sur la notion de poursuite pour éviter l'ingérence d'un Etat dans les affaires d'un autre Etat. Ce principe implique que le navire poursuivant ne peut pas intervenir sans raison sur le territoire d'un autre Etat.

Le reste du texte prévoit quelques précisions conditionnant le droit de poursuite. Le paragraphe 4 précise que « *La poursuite ne peut commencer qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou sonore, donné à une distance permettant au navire visé de le percevoir* ». Le paragraphe 5 ajoute que « *Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires ou d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'il sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet* ». Ce paragraphe énonce que limite le droit de poursuite aux navires militaires.

Le paragraphe 6 quant à lui prévoit que : « *Dans le cas où le navire est poursuivi par un aéronef* » :

- a) *les paragraphes 1 à 4 s'appliquent mutatis mutandis;*
- b) *l'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre le navire jusqu'à ce qu'un navire ou un autre aéronef de l'Etat côtier, alerté par le premier aéronef, arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins qu'il ne puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arrêt d'un navire en dehors de la mer territoriale, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction; il faut encore qu'il ait été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef qui l'a repéré ou par d'autres aéronefs ou navires sans que la poursuite ait été interrompue ».*

§2. La dérogation au principe d'application de la loi du pavillon au navire en haute mer

Les conventions posent un cadre juridique particulier pour une situation qui n'est pas commune, du fait des diverses compétences qui entrent en concurrence.

A. Un cadre juridique exceptionnel en haute mer

L'article 19 de la Convention sur la haute mer pose un cadre juridique correspondant exclusivement à la piraterie. En premier lieu, il permet à tout Etat de « *saisir un navire [...] pirate, ou un navire capturé à la suite d'actes de piraterie et qui est au pouvoir de pirates* » en haute mer. Ce droit dans les eaux internationales de s'immiscer dans des contentieux qui trouveraient des difficultés à être réglés du fait simplement de l'absence de pavillon, permet à tout Etat qui le désire d'intervenir pour protéger un navire qui bat le même pavillon, voire un navire battant le pavillon d'un autre Etat.

Cette situation juridique permet, et l'hypothèse est réaliste, de laisser intervenir une force navale différente de l'Etat du pavillon du navire attaqué par soucis de facilité, parce-que ledit navire militaire se trouve être le plus proche des lieux de l'attaque par exemple, donc le plus apte à intervenir.

L'article 19 donne la possibilité par ailleurs, au navire intervenant, d' « *appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord dudit navire* ». Ce droit est un droit d'arrestation par le navire intervenant des individus qui se sont rendus coupables d'acte de piraterie ; c'est une phase indispensable de la répression de la piraterie.

La définition, non juridique, du Dictionnaire Larousse définit la piraterie comme étant « *un acte d'hostilité, de déprédation ou de violence commis en mer par l'équipage d'un navire contre un autre bâtiment de mer ou contre son propre bâtiment* », ce qui impliquerait la mutinerie.

Aux côtés de la Convention sur la haute mer, la Convention sur le droit de la mer renforce les bases de la délimitation de la piraterie en reprenant cette première définition.

B. Une finalité judiciaire non applicable dans les eaux territoriales

La convention sur le droit de la mer, en complément de la Convention sur la haute mer, a posé les principes de base de lutte contre un acte désormais juridiquement illicite. Sur le fondement de l'article 105, « *tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi* ».

Puis le texte ajoute que « *les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne les navires...* ». Il s'agit là du droit de juger pour sanctionner les auteurs d'un acte de piraterie. Cette précision permet de faire juger le pirate, pouvant être coupable de meurtre ou de violence sur des personnes à bord du navire attaqué, et permet aussi un jugement par les autorités de l'Etat dont sont ressortissantes les victimes de l'acte. Ce peut être le gage d'une meilleure justice, ou d'une peine qui sera effective, voire plus sévère.

Le principe de souveraineté étatique qui s'applique en haute mer, contenu dans l'article 19 de la convention sur la haute mer impliquerait que la responsabilité du pirate doit être engagée devant l'Etat dont il est ressortissant, ou celui dont bat pavillon le navire. Cependant, dans le cadre de la piraterie, il est nécessaire de permettre un jugement par les tribunaux de la partie victime de la piraterie par exemple, ou par tout Etat qui y voit un intérêt. Ainsi, au même titre que les crimes contre l'humanité, tout Etat qui le souhaite peut faire juger devant ses tribunaux les pirates que ses autorités ont arrêtés. Si les pirates sont des ressortissants

somaliens, pour un abordage, ils auraient du être jugés dans leur Etat. Cependant, et ces faits ont empêché un jugement des pirates, en se fondant sur la Convention de Vienne sur les droits de l'homme, il est interdit de livrer les pirates aux autorités de leur pays si la peine de mort y est pratiquée. C'est le cas de la Somalie. Les lacunes juridiques se font ici sentir. En l'espèce, le droit danois qui aurait pu s'appliquer ne détient pas de cadre juridique précis applicable à la piraterie, et n'est donc pas compétent non plus pour juger les pirates.

Comment réagir dans de telles situations ? Dans l'hypothèse ci-dessus en tous cas, les pirates avaient été déposés par l'équipage danois sur une île, et avaient coulé leur embarcation.

Le cas du Ponant confirme la volonté de réprimer par les Etats comme la France les auteurs d'actes de piraterie. Le voilier de luxe appartenant à l'armateur CMA CGM fut piraté par des pirates somaliens le 5 avril 2008 fut libéré après le versement d'une rançon. Les pirates furent ensuite arrêtés à terre par des forces françaises, et furent transférés en France pour y être jugés. Les avocats de la défense invoquaient le fait que la procédure judiciaire manquait de base légale. La chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Paris a validé le 6 avril 2009 cette procédure. Les actions menées par des forces militaires en Somalie devant s'analyser en un acte de gouvernement ne relevant pas du contrôle de l'autorité judiciaire.

Pour parer aux actes ne répondant pas précisément à la définition de la piraterie telle qu'elle est donnée par les textes étudiés précédemment, la Communauté internationale s'est dotée d'un nouvel outil de lutte, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, conclue le 10 mars 1988.

Section 2. La Convention sur la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime

La convention sur la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, conclue à Rome la 10 mars 1988, complète les deux précédentes dans le sens où elle définit des actes illicites en mer, qui ne répondent pas à la définition de

la piraterie, mais qui mettent en jeu la sécurité de la navigation maritime⁶. Sans distinguer entre tous les auteurs d'actes illicites de violence réalisés en mer et portés contre un navire et son équipage, la Convention permet d'élargir la lutte et la répression de la piraterie, ou tout ce qui s'en approche. En visant largement les actes illicites pouvant mettre en jeu la sécurité de la navigation en mer, elle étend son domaine au terrorisme maritime.

Largement ratifiée, comme l'ont été les deux précédentes, cette Convention est fortement opérationnelle. Conclue sous l'égide de l'ONU, elle indique dans son préambule que « *les actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services maritimes et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de la navigation maritime* ».

Par ailleurs, la Convention fait référence à la Résolution 40/61 de l'Assemblée générale des Nations Unies, du 9 décembre 1985, qui demande aux Etats une contribution « *à l'élimination progressive des causes sous-jacentes du terrorisme international et de prêter une attention spéciale à toutes les situations...* ». Dans la même optique de lutte, la Résolution 1.584 (14) rendue le 20 novembre 1985, demandait « une mise au point de mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages ».

§1. La définition de l'acte illicite

En premier lieu, l'article 2 de la Convention exclut de son champ d'application les navires d'Etat ou de guerre, comme l'ont fait les Conventions sur la haute mer et sur le droit de la mer.

L'article 3, quant à lui, définit dans un premier alinéa l'acte illicite contre la sécurité de la navigation maritime, comme étant le fait qu'une personne :

⁶ Voir texte complet en annexe 6

« a) s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ; ou

b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou

[...]

e) détruit ou endommage gravement des installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire; ou

[...]

g) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux al. a) à f), que celle-ci ait été commise ou tentée.

Ainsi, la définition de l'acte lui-même comme le fait de s'emparer d'un navire est très proche de celle de la piraterie donnée par les deux Conventions. Cependant, des détails disparaissent au profit d'une qualification d'acte illicite beaucoup plus large. En effet, la Convention se limite à définir des actes qui pourraient « *compromettre la sécurité de la navigation du navire* », de manière à concerner le plus d'actes possibles. Nous ne retrouvons pas la volonté de piller, implicite aux textes sur la piraterie, mais simplement un moyen de mettre en jeu la sécurité de la navigation. Cette Convention permet de viser les actes terroristes, qui n'ont aucun lien avec une volonté de s'enrichir en pratiquant des violences à l'encontre d'un équipage, mais qui ont des fins politiques.

Grâce à ce texte, l'acte de mutinerie, qui s'apparente à de la piraterie en ce qu'il met en œuvre des moyens de violence, et qu'il engendre des conséquences identiques, est désormais visé par la Convention. Auparavant abandonné par les textes visant la piraterie (« un navire contre un autre navire »), il est apparu nécessaire de toucher le cas de figure de la mutinerie qui malheureusement a déjà été rencontré.

La suite du texte, dans un second alinéa, vise aussi les actes de complicité à l'acte illicite lui-même. Il élargit la compétence de la Convention à toute participation directe ou indirecte à l'acte qualifié d'illicite dans le premier alinéa :

« 2. Commet également une infraction pénale toute personne qui:

a) tente de commettre l'une des infractions prévues au par. 1; ou

b) incite une autre personne à commettre l'une des infractions prévues au par. 1, si l'infraction est effectivement commise, ou est de toute autre manière le complice de la personne qui commet une telle infraction; ou

c) menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux al. b), c) et e) du par. 1, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire en question, ladite menace étant ou non assortie, selon la législation nationale, d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque. ».

En ce qui concerne le lieu établi par la Convention pour la reconnaissance de l'acte illicite, l'article 4 énonce deux cas précis dans lesquels l'acte sera couvert par la Convention : tout d'abord, elle vise les navires en haute mer, mais aussi les auteurs de l'infraction, ou auteurs présumés, s'ils sont découverts sur le territoire d'un Etat partie autre que l'Etat côtier au lieu de l'infraction. Cet article, apportant une grande nouveauté, permet l'arrestation à terre des auteurs de l'infraction.

§2. Les compétences juridiques

S'ensuit l'article 6 qui prévoit les compétences des Etats dans les cas d'infractions prévues par la Convention. Un Etat sera compétent si le navire concerné bat son pavillon au moment de l'acte, s'il navigue sur son territoire, ou si l'auteur de l'acte en est un ressortissant. Mais aussi, si l'auteur de l'acte y a sa résidence habituelle, si la victime de l'acte en est ressortissante, ou si l'Etat visé par l'acte (fins politiques) est cet Etat. En répartissant les compétences et en les clarifiant, la Convention apporte un cadre juridique pour ce qui est du jugement des criminels, part indispensable de la lutte contre la piraterie maritime.

Le principe *aut dedere aut judicare*, qui concerne l'Etat partie sur le territoire duquel se trouve l'auteur présumé d'une infraction, l'oblige à l'extrader à un des Etats parties ayant compétence dans le cas où il ne soumet pas cet individu à ses propres tribunaux.

§3. Le détournement de l'esprit du texte

Tandis que le premier système, composé de la Convention sur la haute mer appuyée par la Convention sur le droit de la mer, traite précisément de l'acte de piraterie, institué dans son esprit pour viser ce cas de figure, le second régime, la Convention de Rome de 1988, traite de manière large tous les actes illicites de violence portés contre la navigation maritime. Cependant, il convient de signifier le caractère subsidiaire du second régime qui ne devrait intervenir que si les actes ne sont pas visés par le premier régime juridique portant sur les actes de piraterie. Les Etats marquent cette différence, et même si les Etats Unis s'appuient sur l'amalgame des auteurs des actes illicites pour invoquer le second régime pour leur permettre d'intervenir sur le territoire d'un Etat sur lequel se trouvent des pirates, cela reste la marche suivie par la Communauté internationale. En effet, même si le second régime a été assez largement admis par les Etats, ceux-ci n'ont pas clairement reconnu les Protocoles additionnels ajoutés au texte d'origine. Cette absence de popularité peut démontrer la limite à la compétence accordée au texte, alors que la piraterie est devenue un phénomène inquiétant désormais grand nombre d'Etats.

Pour défendre ses ressortissants, un Etat doit pouvoir intervenir sur un navire même si l'embarcation à l'origine de l'attaque ne relève pas de l'autorité de cet Etat. Le droit international crée donc un mécanisme d'intervention limité, exploité par les pirates, dans lequel sont confrontées deux zones maritimes ; la mer territoriale et la haute mer.

L'étude précise des moyens donnés par le droit international aux Etats, au vu des textes évoqués ci-dessus permet de définir précisément les droits des Etats d'intervention, c'est-à-dire de poursuite ainsi que d'arrestation des auteurs présumés d'acte de piraterie, ou de tentative.

Cette étude amène à justifier les dérogations posées par le droit maritime international par rapport à la piraterie, ainsi que les accords conclus récemment entre Etats pour lutter contre la piraterie. En effet, si l'on prend l'hypothèse du pavillon de complaisance ou l'absence de pavillon en haute mer, sans dérogation de

la part des législateurs internationaux, de tels navires exerçant des actes de piraterie devraient être tous puissants.

Ainsi par exemple, un régime de poursuite dans des eaux territoriales par des forces militaires étrangères, ou une intervention à terre par ces forces sont prévus d'après des accords avec les Etats intéressés.

Des textes plus ou moins généraux viennent compléter ces conventions. Il s'agit de textes à principes fondamentaux, ainsi que de textes organisant la sécurité en mer dont le point fort réside dans le fait qu'ils ont été largement admis par la Communauté internationale.

Chapitre 2 : Les autres textes encadrant la piraterie

La piraterie, même si elle n'a jamais été autant présente dans l'intérêt des médias, a déjà suscité la mise en place de diverses mesures portant sur des domaines différents. Il s'agit de principes généraux condamnant un acte comme la piraterie. Il peut s'agir aussi de mesures très techniques, dont nous n'étudierons pas précisément le contenu au cours de ce travail. Cependant, nous tenterons de répertorier les domaines dans lesquelles des règles de sécurité existent relativement à la lutte contre la piraterie.

De manière générale, le texte de La Convention européenne des droits de l'homme affirme l'attachement des Etats de l'Union européenne aux libertés fondamentales par le respect des droits de l'homme, et prévoit dans un article 5 intitulé *Droit à la liberté et à la sûreté*, que « toute personne a droit à la liberté et à la sûreté... ». D'un tel principe découle le devoir des Etats d'empêcher des attaques pirates.

Section 1 : La charte des Nations Unies

La Charte des Nations Unies est le texte fondateurs permettant de réunir autour d'une même table tous les Etats, qui défendent chacun leur intérêt de manière équitable. Elle a permis de poser des principes et un cadre d'action spécifique à la sécurité.

§1 : Le chapitre I de la Charte : buts et principes

Les Nations Unies, à vocation pacifique de règlement des conflits internationaux, a pour but de maintenir la paix et la sécurité internationales. A ces fins, cet organisme international peut prendre des mesures collectives efficaces en vue de prévenir et d'écartier les menaces contre la paix, et peut ainsi contribuer ou donner l'impulsion du règlement d'un différend. Appliquée au cas de la piraterie, cette vocation permet indéniablement à l'ONU de prendre des mesures pour lutter contre la piraterie, et cela n'est nullement critiqué par un Etat.

§2 : Le chapitre VII de la Charte des Nations Unies : cadre d'action

Le Conseil de sécurité des Nations Unies bénéficie d'un cadre d'action qui est défini dans le Chapitre VII. Etant l'organe exécutif de l'Organisation des Nations unies, sa lourde responsabilité, définie par la Charte des Nations Unies, est « *la responsabilité principale du maintien de la paix et de la sécurité internationale* ».

La Charte, adoptée en 1945 à l'occasion de la Conférence de San Francisco, pouvant être qualifiée de Constitution des Nations Unies, prévoit dans son Chapitre VII les « *actions en cas de menace contre la paix, de rupture de la paix et d'acte d'agression* ». Dans ce chapitre, l'article 39 évoque que des recommandations et mesures d'urgence peuvent être prises par le conseil en cas de péril grave pour la Communauté internationale. L'avantage d'une telle prérogative est que le Conseil, sur des mesures pouvant être diverses, n'est soumis à aucun contrôle juridictionnel. Il peut librement agir sur les fondements du droit international, en étant à l'écoute des besoins immédiats d'intervention.

Cependant, malgré ces mesures pouvant s'avérer redoutables, la condition de menace portée contre la sécurité ou la paix internationale s'avère difficile à rapporter. Ce chapitre demeurant ainsi très difficile à mettre en œuvre dans le cas d'un acte de piraterie.

A titre d'exemple de place qu'occupent les Nations Unies, et pour démontrer l'influence que cette organisation possède sur les situations internationales, il a été décidé d'un embargo sur les armes, pour limiter le processus de propagation de la violence.

Section 2 : Les textes organisant la sécurité en mer

Plusieurs textes relatifs à la sécurité en mer, des biens et des personnes, permettent de prévenir contre des actes malveillants comme ceux de la piraterie. Nous les évoquerons, sans pour autant rentrer dans des détails parfois très techniques.

§1. La Convention Safety Of Life At Sea

La Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, SOLAS, est un traité international visant à définir les règles pour la protection des navires marchands. Elle s'applique aux navires de tonnage supérieur ou égal à 500 qui effectuent des voyages en eaux internationales.

Elle a été adoptée le 1^{er} novembre 1974 dans le cadre de l'Organisation maritime internationale et est entrée en application le 25 mai 1980.

La Convention comporte XII Chapitres, et elle inclut le Code ISM dans son Chapitre IX, et le Code ISPS dans son Chapitre XI-2.

§2. Le Code International Ship and Port Facility Security

Le Code pour la sûreté des navires et des installations portuaires a été mis en place à la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001 pour renforcer les mesures de sûreté en mer. Il a pour objet de mettre en place une coopération de tous les intervenants au transport maritime intéressés par les questions de sûreté. Il s'agit d'un Code à vocation internationale qui a pour objectif d'unifier la réglementation pour la sûreté maritime dans tous les ports et sur tous les navires. Il a été adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des gouvernements contractants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de 1974.

Il est nécessaire de différencier la sûreté de la sécurité qui sont toutes les deux des notions inhérentes à la notion de piraterie. Ainsi, la sûreté est la protection contre les actes malveillants, correspondant à une menace. Tandis que la sécurité répond à une notion de risque, elle est la prévention et le secours contre des sinistres.

Le Code met donc en place de mesures de détection, de prévention, et de lutte contre des actes illicites ou malveillants (ce qui englobe le terrorisme, mais pas seulement). Il impose des contrôles d'accès des navires aux installations portuaires, en ordonnant l'établissement d'un plan de sûreté, et la délivrance d'un certificat International de Sûreté aux navires en conformité avec les règles posées par le Code.

Le Code évalue les risques en fonction du type de navire, de sa cargaison, de son équipage, et ses déplacements, et peut définir trois niveaux de sécurité différents qui amènent à s'organiser de trois manières possibles. Il faut donc adapter un plan de sûreté pour chaque niveau. Le premier niveau définit les mesures minimales et qui doivent toujours être appliquées, le niveau deux peut provoquer un renforcement des contrôles, et le niveau trois prévoit des mesures spéciales à appliquer durant une période limitée, si la menace est probable ou imminente, comme l'évacuation du navire.

Par ailleurs, le Code oblige les navires à se doter de systèmes d'alerte satellitaires et à créer à l'intérieur du bateau des zones de refuges fermées. Il oblige à respecter des procédures de discrétion et de veille, afin de limiter le risque d'attaque pirate ou d'attirer la curiosité de quelques esprits malveillants.

Pour protéger les navires contre la piraterie, le Code impose aussi des mesures pour que le navire et la cargaison soient rendus les plus inaccessibles possibles. Cette mesure pourrait permettre de ralentir ou dissuader une tentative d'attaque.

§3. Le Code International Safety Management

Le Code ISM, pour la gestion internationale de la sécurité, établit des normes pour garantir la sécurité en mer, améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer, et prévenir les atteintes à l'environnement marins et les dommages matériels. Il est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2002, et s'applique à tous les navires d'un tonnage supérieur à 500. Il est entré dans le Chapitre IX de la Convention Solas en 1994.

La différence avec le Code ISPS réside dans le fait qu'il ne s'agit plus de prendre des mesures pour la sûreté maritime, mais de les prendre pour la sécurité qui est la prévention du risque, et le secours contre tout sinistre. Il s'applique pour toutes les compagnies maritimes.

Section 3 : Le droit pénal français

Trois textes en droit français peuvent être invoqués pour mettre en jeu la responsabilité des pirates devant un tribunal français.

Le décret n°95-411 du 19 avril 1995 relatif aux modalités de recours à la coercition de l'emploi de la force en mer complète la loi de 1994, étant orienté sur la question des moyens de l'utilisation de la force armée en mer.

Le décret n°97-506 du 20 mai 1997 sur les responsabilités des commandants de force maritime et d'éléments de force maritime prévoit quant à lui, dans son article 10 que « ... en haute mer, ainsi que, s'il y a lieu et sous réserve des compétences reconnues aux Etats étrangers, dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction d'autres Etats, le commandant du navire de guerre a pour mission d'y faire respecter les intérêts nationaux et d'y protéger les ressortissants français. En vertu des dispositions législatives l'habilitant à cet effet, le commandant de navire de guerre a le devoir de rechercher et constater les infractions au droit international commises en mer (...) il exerce les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la législation et la réglementation françaises. ».

Par ailleurs, l'article 27 de ce texte prévoit que « le Commandant de force maritime est autorisé à employer la force en eaux territoriales ou intérieures étrangères pour la protection des nationaux, des navires ou aéronefs français, soit pour défendre l'honneur du pavillon ».

Les articles 224-6 et 224-7 du nouveau Code pénal répriment le « Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plateforme fixe située sur le plateau continental, est puni de vingt ans de réclusion ». « L'infraction définie à l'article 224-6 est punie de réclusion criminelle à perpétuité lorsqu'elle est accompagnée de tortures ou d'actes de barbarie ou s'il en est résulté la mort d'une ou plusieurs personnes ».

Le Code pénal prévoit par ailleurs les incriminations nécessaires pour condamner la piraterie, comme l'incrimination de violences contre les personnes et les biens, ou association de malfaiteurs. Cependant, aucun texte n'évoque précisément le terme de piraterie, et par ailleurs, la réglementation applicable pour l'arrestation des pirates ne connaît pas de principe de juridiction universelle ce qui empêche les navires battant pavillon français d'appréhender des pirates autres que ceux ayant mis en jeu de intérêts français (ressortissants et navire).

Cependant, d'après certaines sources, les législateurs français seraient en train de plancher sur cette question de manière confidentielle.

Comment s'organisent les intervenants publics et privés pour déjouer les limites juridiques en présence ? La question sera traitée dans la partie II de ce travail.

PARTIE II : Les réponses actuelles à la limite juridique

Dans les limites du cadre posé par le droit international pour lutter contre le phénomène de la piraterie, des initiatives diverses interviennent et tentent de s'organiser pour mettre un terme à ce phénomène, qui, laissé à son libre cours, engendrerait une situation d'une ampleur incontrôlable. Ces initiatives émanent à la fois des institutions internationales ou régionales, et s'avèrent souvent efficaces. Mais la réaction provient aussi directement des intervenants au transport, ou ayant des intérêts conséquents dans le transport, ce sont les armateurs directement, ou les assureurs des expéditions maritimes, qui doivent couvrir les risques provenant de la piraterie.

En effet, les armateurs réunis à Kuala Lumpur lors d'une conférence régionale sur la sécurité maritime, ont laissé entendre le besoin d'une clarification des règles d'intervention, voire d'une nécessité de mettre en place des règles permettant d'intervenir sur le territoire de la Somalie, faute de moyens du pays lui-même pour lutter contre sa criminalité.

C'est grâce à ce genre de réunion que des opérations importantes ont vu le jour, comme l'opération Atalante en cours, qui est un soutien naval aux navires commerciaux.

Il s'agit d'étudier en premier lieu les initiatives institutionnelles comme celles-ci, avant celles, privées, des armateurs et assureurs.

Chapitre 1 : Les initiatives institutionnelles nécessaires

Les initiatives des institutions sont issues d'accords récents, qui apportent des solutions pratiques à la mise en jeu du transport international dans certaines eaux du globe, suite à l'importante évolution du phénomène de la piraterie et des vols à main armée.

Section 1 : Les résolutions de l'Organisation des Nations Unies : en réponse à la limite du principe de non ingérence

Les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies permettent d'améliorer certaines situations, ou schémas juridiques, posés par le cadre juridique international. Le problème posé par ce cadre international est que la compétence judiciaire est léguée aux Etats qui sont désignés compétents. Ainsi, un Etat de non droit, ou en difficulté politique et sociale ne pourra effectivement réaliser la répression attendue par toute la Communauté internationale. Les résolutions du Conseil permettent de déjouer cette lacune judiciaire et répressive en attribuant de manière exceptionnelle la compétence à d'autres Etats intéressés dans l'effectivité de mesures juridiques universelles.

Ayant vu le jour en 2008 sous l'influence de l'explosion du nombre d'actes relevés au large de la Somalie, les résolutions 1816, 1831, 1846 et 1851 ont vu le jour.

§1. Les résolutions 1816 et 1831 de l'ONU : une action possible dans les eaux territoriales

Adoptée le 2 juin 2008, la résolution 1816 pose un cadre juridique unique puisqu'elle permet l'ingérence par des Etats s'étant manifestés pour coopérer avec le gouvernement de transition somalien dans les eaux territoriales de Somalie dans le cadre de la lutte contre la piraterie⁷.

⁷ Voir texte complet en annexe 7

Cette résolution s'avère un moyen de lutte effectif puisqu'elle permet de remédier à la situation posée par le droit international de ne pas pouvoir intervenir dans les eaux territoriales des Etats, malgré la connaissance des actes de piraterie, ni de poursuite.

Le principe de non ingérence en droit international, défini à l'article 1, alinéa 2 de la Charte des Nations Unies précédemment citée est le « respect de l'égalité des droits des peuples et de leur droit à disposer d'eux-mêmes ». Pour ne pas avoir à faire face à des situations ambiguës quant à ce principe, le texte précise de manière formelle que cette situation est exceptionnelle et ne peut exister dans le cadre de cette résolution que pour « la situation en Somalie ». La limite aux moyens de lutte réside ici dans le fait que les eaux territoriales des Etats côtiers proches ne sont pas concernées par le champ d'application de la Résolution, et pourraient constituer un refuge pour les pirates. Dans ces eaux, l'impossibilité pour une force étrangère à celle de l'Etat côtier souverain d'intervenir demeure.

La résolution décide dans son article 7 que : *« pour une période de six mois à compter de l'adoption de la présente résolution, les États qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et dont le Gouvernement fédéral de transition aura préalablement communiqué les noms au Secrétaire général sont autorisés :*

- a) À entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable;*
- b) À utiliser, dans les eaux territoriales de la Somalie, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable, tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée ».*

La France étant à cette période à la présidence de l'Union européenne, elle influença le Conseil pour prolonger de six mois les actions précédemment entreprises grâce à la résolution 1816. En effet, les actes illicites n'ont fait que perdurer entre l'adoption de ces deux résolutions. Une nouvelle résolution, la résolution 1831 adoptée le 7

octobre 2008, insiste à nouveau sur la limitation de son champ d'application à la situation de la Somalie et permet de prolonger la première résolution de 6 mois

§2 : *La résolution 1846 de l'ONU*

Cette résolution prolonge de 12 mois la résolution 1816. Elle légitime en outre l'opération Atalante, qui connaîtra une large approbation. Par ailleurs, cette résolution demande au Secrétaire des Nations Unies de présenter sous trois mois un rapport « sur les moyens de garantir durablement la sécurité de la navigation internationale au large des côtes somaliennes ». Rendu le 16 mars 2009, ce rapport fait une synthèse précise des événements et initiatives relevées ces derniers mois au sujet de la piraterie dans les eaux Somaliennes. Il souligne les efforts fournis et insiste sur la nécessité de faire perdurer la lutte.

§3 : *La résolution 1851 de l'ONU : une intervention de la mer à la terre*

A la demande des Etats-Unis, cette résolution adoptée le 16 décembre 2008 amène une nouveauté confrontant de nouveau le principe international de non ingérence à la possibilité d'une intervention, cette fois-ci terrestre. Cette possibilité est cependant soumise à l'accord du gouvernement fédéral transitoire de Somalie.

Par ailleurs, le texte rappelle la nécessité de coopération internationale, et encourage la mise en place d'un centre à cet effet.

Malgré leur limite dans le temps et dans l'espace, ces résolutions s'avèrent être un redoutable moyen de mise en œuvre de l'ensemble des forces de la Communauté internationale pour lutter contre la piraterie au large des côtes de la Somalie. Elles permettent une « mise entre parenthèses » de certaines limites du droit international par une délégation de la part du gouvernement fédéral transitoire de Somalie. La limite dans le temps peut être repoussée (résolution prolongeant la durée d'application d'une résolution précédente), même si la limitation dans l'espace demeure limitée.

Section 2 : L'OMI : système de lutte active

L'ONU est L'Organe international par excellence. Il a à ce titre un rôle important et actif dans la lutte contre la piraterie, phénomène pour lequel différents principes fondamentaux internationaux rentrent en jeu. Il dédie un organe spécialisé dans le domaine maritime, naturellement en charge de la lutte contre la piraterie.

L'ONU est une organisation internationale dont les objectifs sont de faciliter la coopération dans les domaines du droit international, la sécurité internationale, le développement économique, le progrès social et les Droits de l'homme. Elle a créé un organe spécialisé dans le domaine maritime qui est donc en charge des problèmes posés par la piraterie en mer.

§1. Le rôle et le fonctionnement de l'OMI

L'Organisation Maritime Internationale est une institution spécialisée de l'Organisation des Nations Unies. L'OMI a son siège au Royaume-Uni, cent soixante-six Etats en sont membres et deux en sont associés. Une Assemblée se réunit tous les deux ans, et un Conseil, organe décisionnel, est composé de 40 gouvernements élus par L'Assemblée.

La France au sein du Conseil fait partie de la catégorie des Etats qui sont « *le plus intéressés dans le commerce international maritime* », venant après ceux qui sont le plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime, et avant ceux qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection garantit que toutes les grandes régions géographiques du monde sont représentées au Conseil

Ci-dessous un extrait de l'article 2. A) de l'ABC de l'OMI qui définit les qualités des Etats membres du Conseil et leur catégorie :

« 2. Le Conseil

Le Conseil se compose de 32 États Membres qui sont élus par l'Assemblée pour une période de deux ans et qui entrent en fonction à la clôture de la session ordinaire de l'Assemblée. La Convention portant création de l'Organisation dispose qu'en élisant les membres du Conseil, l'Assemblée doit observer les principes suivants :

"a) huit sont des États qui sont le plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime;

b) huit sont d'autres États qui sont le plus intéressés dans le commerce international maritime;

c) seize sont des États qui n'ont pas été élus au titre des alinéas a) ou b) ci-dessus, qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection garantit que toutes les grandes régions géographiques du monde sont représentées au Conseil."

Les membres du Conseil pour 2000-2001, élus en 1999 par l'Assemblée à sa vingt et unième session, sont les suivants :

a) Chine, États-Unis, Fédération de Russie¹, Grèce, Italie, Japon, Norvège, Royaume- Uni;

b) Allemagne, Argentine, Brésil, Canada, France, Inde, Pays-Bas, Suède;

c) Afrique du Sud, Australie, Bahamas, Chypre, Égypte, Espagne, Finlande, Indonésie, Malte, Maroc, Mexique, Panama, Philippines, République de Corée, Singapour, Turquie.

En novembre 1993, l'Assemblée a décidé de modifier l'Acte constitutif de l'OMI pour porter à 40 le nombre des membres du Conseil, répartis comme suit : les groupes a) et b) compteront 10 États chacun et le groupe c) comptera 20 États. Cet amendement entrera en vigueur 12 mois après son adoption par les deux tiers des États Membres de l'OMI. À ce jour, 83 instruments d'acceptation ont été déposés; il en faut 105 pour que l'amendement entre en vigueur. »

Actuellement, c'est André-Yves Legroux qui est représentant permanent de la France auprès de l'Organisation.

Les Etats les plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime sont aujourd'hui la Chine, les États-Unis, la Fédération de Russie, la Grèce, l'Italie, le Japon, la Norvège, et le Royaume- Uni.

Quatre comités principaux coexistent au sein de l'OMI : le Comité de la sécurité maritime (MSC), le Comité de la protection du milieu marin (MEPC), le Comité juridique, et le Comité de la coopération technique. Il existe par ailleurs un Comité de la simplification des formalités.

§2. Le Comité de la Sécurité Maritime, la prévention dynamique

Le Comité de la Sécurité Maritime est l'organe technique principal de l'Organisation. Réunissant tous les Etats membres, il a pour fonction « *d'examiner toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation, telles que les aides à la navigation maritime, la construction et l'équipement des navires, les questions d'équipage dans la mesure où elles intéressent la sécurité, les règlements destinés à prévenir les abordages, la manipulation des cargaisons dangereuses, la réglementation de la sécurité en mer, les renseignements hydrographiques, les journaux de bord et les documents intéressant la navigation maritime, les enquêtes sur les accidents en mer, le sauvetage des biens et des personnes ainsi que toutes autres questions ayant un rapport direct avec la sécurité maritime* » (article 28 de la Convention portant création de l'organisation maritime internationale). Le Comité examine par ailleurs les recommandations et les directives sur la sécurité, puis les soumet à l'Assemblée pour les faire adopter. Le Code Safety of life at sea (SOLAS), prévoyant des règles pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, est un exemple de réussite de ce Comité.

En guise d'exemple de circulaire relative à la lutte contre la piraterie, la Circulaire MSC/Circ. 622 révisée est une recommandation aux gouvernements, prévue par le Comité, pour la prévention et l'élimination de la piraterie et des vols à mains armés contre les navires. Elle traite des mesures à suivre pour les centres de coordination de sauvetage et les forces de sécurité.

Un autre exemple, celui de la circulaire MSC/Circ. 623 révisée de 2002, qui est un guide pour les propriétaires, les exploitants, les capitaines et les équipages des navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires. L'introduction de ce texte prévoit pour objet « *d'attirer l'attention des propriétaires de navires, des capitaines et des équipages sur les précautions à prendre pour réduire les risques de piraterie en haute mer ou de vol à main armée auxquels sont exposés les navires lorsqu'ils se trouvent au mouillage, au large des ports, ou lorsqu'ils traversent les eaux territoriales d'un État côtier. Elle indique les dispositions à prendre pour réduire le risque de telles attaques et des mesures de lutte possibles et rappelle qu'il est essentiel de signaler ces attaques, qu'elles aient réussi ou échoué, aux autorités de l'État côtier intéressé, ainsi qu'à l'Administration maritime dont relève le navire.* » Il est ainsi recommandé de limiter le montant des sommes se trouvant dans les coffres ou de faire preuve de discrétion lors de la transmission d'informations par radio.

Par ailleurs, les Gouvernements Membres de l'OMI doivent transmettre cette circulaire aux propriétaires et exploitants de navires, des compagnies de navigation, des capitaines et des équipages de navires, et de toute autre partie intéressée.

La Circulaire MSC/Circ. 1073, qui est une directive pour les centres de coordination de sauvetage maritime (MRCCS) pour les actes de violence portés contre les navires, démontre l'étendue des domaines dont traite le Comité.

Ce même Comité a ainsi mis en place des mesures relatives à des systèmes d'alerte en cas de piraterie ou de tentative d'acte de piraterie (MSC/Circ. 1072, 1109 rév.1 ou 1115). Ces mesures, transmises aux principaux concernés, organisent les moyens d'alerte, et permettent de coordonner les procédures.

§3. Les apports des autres organes de l'OMI dans la lutte contre la piraterie

Les principaux comités sont assistés dans leur tâche par plusieurs sous-comités, chacun chargé d'un domaine précis. Actuellement, neuf sous-comités existent. Ceux

intéressant la lutte contre la piraterie maritime sont le Comité sur la radiocommunication, la recherche et le sauvetage (COMSAR), le Comité pour la sécurité de la navigation (NAV), le Comité sur la construction et l'équipement des navires (DE), et le Comité sur les normes d'entraînement et de veille (STW). Ces sous-comités apportent des solutions particulières selon leur domaine, pouvant améliorer la lutte contre la piraterie maritime.

Aux côtés de ces sous-comités, le Comité juridique a pour compétence de traiter des problèmes juridiques intéressant la sécurité maritime.

Le Comité de coopération technique s'intéresse à tous les projets de coopération pour lesquels l'Organisation peut agir en tant qu'organe exécutant ou coopérateur. Ce Comité réunit l'ensemble des Etats membres de l'Organisation.

Le Comité sur la Facilitation est un organe subsidiaire du Conseil. Il fut créé en mai 1972 pour supprimer les formalités superficielles, et la participation de tous les Etats membres est permise.

Puis il y a le Secrétariat de l'Organisation, ainsi qu'un Secrétaire général. Depuis l'année 2004, il s'agit de Monsieur Efthimios E. Mitropoulos, de Grèce, qui est à la tête du Secrétariat. La France a dirigé ce secrétariat de 1964 à 1967 avec Monsieur Jean Roullier

Tous les mois, les trimestres, et les années, l'OMI dresse des rapports détaillés sur la piraterie⁸. Dans ces rapports, sont cités les noms des navires victimes des pirates, leur description, leur position et la date de l'attaque, les effets sur l'équipage, et les actions menées par l'équipage et les autorités côtières.

Durant la période du 27 mai au 5 juin 2009, le Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI (MSC) s'est réuni au siège de l'Organisation à Londres, lors de sa 86^{ème} session. L'ordre du jour comprenait les questions relatives à la piraterie et les vols à main armée au large des côtes de la Somalie et dans le Golfe d'Aden.

⁸ Voir rapport annuel du mois d'avril 2009 en annexe 8

Outre cette question générale, le Comité doit traiter de la mise en place d'un système d'identification et de traçage en mer, le Long-Range Identification and Tracking, en étudiant les résultats de la septième session du Comité ad hoc du LRIT Group qui s'est réuni en Mars 2009. Les moyens d'identifier les navires et leur trajectoire avec une grande précision fait partie intégrante de la lutte contre la piraterie, en période de prévention mais aussi de poursuite.

Le Comité étudiera un projet d'amendements à la réglementation SOLAS V/19 qui devrait rendre obligatoire le transport de visualisation des cartes électroniques et des systèmes d'information (ECDIS) et le pont de navigation Watch Alarm Systems (BNWAS), en vertu de SOLAS, chapitre V de sécurité de la navigation.

Le Comité a pour tâche de mettre à jour les recommandations destinées aux gouvernements des Etats concernés par la piraterie.

Le Comité étudie l'amendement au Code ISM sur l'emplacement pour les alertes et les indicateurs requis par les conventions SOLAS et MARPOL, ainsi que par d'autres instruments connexes et les codes. Le Code, une fois adopté, sera mis à jour, révisé et remplacera le code sur les alarmes et les indicateurs de 1995 (résolution A.830 (19)).

A côté du renfort de la sécurité, l'organisation s'est donné à atteindre un autre objectif, depuis l'ampleur de la pollution en mer, et notamment depuis le naufrage du Torrey Canyon en 1967, celui de prévenir et limiter la pollution du milieu marin.

Section 3 : La Chambre de Commerce Internationale

La Chambre de commerce internationale compte comme membres des milliers d'entreprises présentes dans 130 pays. Cela démontre le poids que cet organe peut avoir quant aux décisions prises par lui.

§1. Le rôle et le fonctionnement de la Chambre de Commerce Internationale

La Chambre de Commerce Internationale (CCI), en anglais International Chamber of Commerce (ICC), a pour objet de représenter les intérêts des entreprises au niveau international, en prônant la liberté de circulation des biens et des services.

Créée en 1919, son secrétariat international se trouve à Paris, et elle est composée de milliers de membres qui sont des entreprises du monde entier.

La volonté de l'organisation de favoriser les échanges mondiaux dans un climat de paix a mené à créer un Bureau qui se préoccupe précisément des questions relatives aux transports maritimes.

§2. Le Bureau maritime international : organe spécialisé de la Chambre de commerce internationale

Le Bureau maritime international est une division spécialisée de la Chambre de commerce internationale. Il est une organisation à but non lucratif créé en 1981 pour mettre en œuvre des moyens de lutte contre toutes les formes de criminalité et de fraudes dans le milieu maritime. Cette organisation s'inscrit dans la volonté de l'OMI de voir les organisations coopérer et échanger des informations en vue de développer une action coordonnée dans la lutte contre la fraude (résolution A 504 (XII) (5) et (9) adoptée le 20 novembre 1981). Pour se faire, le Bureau a établi un protocole d'entente avec l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), et est aussi « observateur » auprès d'Interpol.

L'un des principaux objectifs de ce Bureau est l'étude et la répression de la piraterie maritime. Dans cette optique, le fonctionnement de ce Bureau implique de permettre un accès aux informations recueillies au cours d'enquêtes aux membres, ainsi que

les solutions apportées par lui aux problèmes rencontrés pour une efficacité des mesures prises par lui. Il met en outre en place des programmes de formation qui permettent une mise à jour des compétences des membres qui le souhaitent.

Pour identifier les différents degrés de piraterie et qualifier chaque acte selon des critères précis, le BMI a donné une classification des actes de piraterie en trois catégories.

La première catégorie d'actes de piraterie sont les vols à main armée de bas niveau. Ce sont des vols commis dans des eaux territoriales, près des côtes, à l'encontre des ports ou des navires en transit. Cette catégorie d'actes peut être identifiée aux actes de brigandage prévus par la Convention de Montego Bay. Ces actes peuvent être commis par des pêcheurs, qui ne font pas preuve de l'organisation des pirates de haute mer. Ils peuvent s'avérer être très violents.

La deuxième catégorie d'actes ce sont les attaques et les vols à main armée de niveau moyen. Elles visent plutôt les navires de commerce que les pêcheurs ou plaisanciers. Les attaques peuvent donc relever de la haute mer et de la mer territoriale, le critère étant le navire de commerce. Les pirates font ici preuve d'organisation et de moyens importants d'attaque. Ils détiennent des armes puissantes, et peuvent parfois même bénéficier de l'aide de militaires qui agissent en dehors de leur cadre de travail.

La dernière catégorie est celle des détournements criminels majeurs. Ce sont eux qui se sont produits en majorité durant l'année 2008. Ces attaques sont issues d'une intense organisation, d'envergure internationale. Les hommes participant à cette piraterie sont nombreux, les moyens sont très importants, et les butins visés aussi.

Cette catégorie comprend les actes de détournements conséquents de navire. En effet, lorsque la piraterie était à son apogée en Mer de Chine, les pirates détournaient les navires de commerce qui étaient immatriculés sous des pavillons de complaisance. Ces « phantom ships » étaient proposés en affrètement, mais la cargaison était revendue, et le navire à nouveau immatriculé. Les pirates s'approprient le navire qui leur permettait d'agir dans l'ombre puisque à chaque

nouvel acte illégal produit, ils changeaient l'immatriculation pour recommencer. Ces actes n'ont pu fortement diminuer que grâce à l'implication simultanée des Etats côtiers et à la fourniture de moyens militaires importants.

Ainsi, en septembre 1998, le Tenyu qui transportait un chargement de lingots d'aluminium a disparu alors qu'il faisait croiser dans le détroit de Malacca. Il est réapparu plus tard avec un nom différent ainsi qu'un autre équipage. Tout porte à croire que les membres d'équipage d'origine ont été assassinés.

§3. Le Centre de report de la Piraterie : un instrument de prévention en temps réel

En 1992, du constat de l'évolution des actes de piraterie, est né le Piracy Reporting Center du Bureau, le Centre de report de la Piraterie. L'anticipation fut juste, puisque depuis 1992, le Centre de report des actes de piraterie a recensé un nombre d'attaques en augmentation de 168%. Ce Centre est basé à Kuala Lumpur en Malaisie.

Il effectue une ronde de veille sur les voies maritimes du monde, fait renforcer les lois locales, et établit un système de prévention en fonction des zones touchées par le phénomène de la piraterie.

Le Centre publie sur internet des cartes⁹ définissant les lieux d'attaques pirates, ou les lieux où ont été repérés des navires suspects.

Le Bureau maritime international peut émettre des « Alertes Piraterie » lorsqu'une attaque est survenue. Il relève ainsi la position précise des navires attaqués et transmet l'information pour que tous les navires intéressés puissent éviter le danger. Il le reporte alors sur la carte de la piraterie, et en fait un résumé lui aussi mis en ligne¹⁰.

⁹ Voir carte « IMB Live Piracy Map 2009 » en annexe 9

¹⁰ Voir un modèle de « Piracy alert » en annexe 10

L'illustration ci-dessous est un extrait du site internet du Bureau relatant l'attaque, et sa situation.

La prévention très efficace effectuée par le Bureau est due à sa grande précision et rigueur dans la retransmission des informations récoltées lors d'attaques pirates. Il donne en temps réel les informations indispensables pour prévenir le danger, il est un élément de prévention très fiable, et ainsi, très fréquenté par les armateurs, mais aussi les assureurs qui peuvent établir le niveau de risque en fonction de ces éléments.

Pour donner un maximum d'informations, le Bureau retransmet en ligne les photos des navires suspectés de s'adonner à des actes de piraterie, en précisant les noms ou l'absence de nom du navire, ainsi que sa description¹¹.

Section 4 : Les institutions régionales contribuant à la lutte contre la piraterie

Les armateurs ont depuis plusieurs mois, laissé entendre le besoin d'un encadrement militaire des navires transitant par le golfe d'Aden, ainsi qu'un soutien des forces aériennes. C'est ce que Peter Swift, représentant de l'Association internationale des armateurs pétroliers (Intertanko) basée à Londres a déclaré lors d'une conférence sur la sécurité maritime se déroulant à Kuala Lumpur. Il a par ailleurs souligné l'urgence de la situation.

En suivant ces exigences, les forces militaires se sont organisées. Elles sont le résultat d'impulsions différentes régionales différentes.

§1. La réaction spontanée de l'Union Européenne

En 2007, l'UE représentait 30,85% du PIB mondial, c'est-à-dire 16 835 milliards de dollars US.

¹¹ Voir le modèle de photographies mises en ligne par le Bureau Maritime International sur les navires suspects en annexe 11

Les trois piliers de la politique européenne peuvent viser chacun à leur manière la lutte contre la piraterie. Le premier pilier est celui des communautés ou du marché commun, dont les transports permettent son existence. Le second est celui de la coopération en matière de politique étrangère et de sécurité commune (PESCD), pouvant lui aussi viser la piraterie, et le dernier est relatif à la coopération policière et judiciaire en matière pénale. Bien que ces piliers ne doivent concerner que la politique de l'Union, ils peuvent fonder la lutte active contre la piraterie.

Le Président de la République française, Monsieur Nicolas Sarkozy, n'a pas ignoré la question de la piraterie lors de ses six mois de présidence de l'Union européenne qui ont débuté le premier juillet 2008. En effet, la Commission européenne, moteur de l'Union et organe exécutif, a sous l'influence de la Présidence du Président de la république française, orienté notamment ses forces dans la lutte contre la piraterie.

La Défense était une des priorités de la présidence française de l'Union européenne. C'est en effet sous cette présidence que l'opération Atalante ayant déjà démontré son efficacité, et donc, la voie à exploiter, a été mise en place.

Durant cette présidence, des accords ont également été signés via l'Agence européenne de défense (AED) pour la surveillance accrue des eaux européennes. L'objectif est de permettre une meilleure efficacité des forces navales en surveillance ainsi qu'en cas de défense. Dans ce cadre, la présidence française a permis d'accorder d'importants moyens financiers à l'AED.

L'UE détient par ailleurs une force militaire propre, le Force de réaction rapide (FRR) ou Eurocorps composée de 60 000 hommes fournis par cinq pays membres. Cette force militaire pourrait intervenir à l'occasion de missions de rétablissement de la paix dans des pays hors UE.

A. L'action commune 2008/749/PESC du Conseil : EU NAVCO

A l'appui de la résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité des Nations unies, l'Union a prévu le 19 septembre 2008 d'apporter un soutien aux forces militaires sur

place, notamment en créant une cellule de coordination siégeant à Bruxelles. Le chef de cette cellule, Monsieur Andrès A. BREIJO CLAUD, réalise la médiation indispensable à une bonne coordination, entre les armateurs, les Nations unies, le Programme alimentaire mondial, et la force maritime « Combined task Force 150 ». L'objectif de ce texte était d'améliorer l'accompagnement des navires traversant des zones à risques.

B. L'action commune 2008/851/PESC du Conseil de l'Union européenne EU NAVFOR Somalie – Opération Atalante

L'action commune EU NAVFOR Somalie, du 10 novembre 2008, concerne le large de la Somalie¹². Elle est prévue pour une durée d'une année.

Cette action est l'application concrète de la lutte contre la piraterie par l'Union. Elle porte sur l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention, et à la répression des actes de piraterie et de vols à mains armées au large des côtes de la Somalie (opération Atalante). L'Etat-major des opérations se situe à Northwood, au Royaume-Uni. Début 2009, un accord d'extradition des pirates arrêtés dans le cadre de l'opération permet de traduire devant la juridiction d'un Etat dont la législation est adéquate les pirates.

Par ailleurs, la nécessité de protection des navires du Programme alimentaire mondial était trop insistante pour que la Communauté internationale ne réagisse pas. Les navires du PAM sont donc assistés et rassurés par la présence navale, jusqu'à 500 milles nautiques au large de la Somalie, équivalent à une surface d'environ 2 000 000 de kilomètres au carré.

Outre les bâtiments de la marine (environ cinq), des aéronefs sont présents aux côtés des navires (parfois trois, ou plus) pour permettre une vue d'ensemble de la situation. Ils sont d'une aide précieuse pour relever des positions invisibles par les appareils de repérage maritimes tant les navires pirates peuvent être petits.

¹² Voir texte intégral en annexe 12

L'efficacité de cette mise en commun de forces a fait ses preuves. Depuis début 2009, le nombre d'attaques aboutissant a chuté. Ainsi, neuf bateaux de pirates ont été arraisonnés et maîtrisés.

Par ailleurs, ce texte est l'occasion de rappeler que, avec l'accord de la Somalie, les Etats qui le souhaitent pourront faire transférer des personnes appréhendées et retenues en vue de l'exercice de compétences juridictionnelles. D'après l'article 12, les Etats compétents sont ceux, « *dont le navire qui a réalisé la capture bat le pavillon* ».

Le Conseil se devait de rappeler, dans le même article, que les transferts ne pouvaient être effectués que « *de manière conforme au droit international* », à savoir l'absence de punition par peine de mort dans l'Etat où est transféré l'auteur de l'acte de piraterie, ou « *de torture ou tout autre traitement cruel, inhumain ou dégradant* ».

Le Centre de la sécurité maritime (Maritime security centre, Horn of Africa), géré par la Force navale UE NAVFOR est un centre de coordination dont l'objectif est de protéger les navires marchands croisant dans le golfe d'Aden, au large de la Corne de l'Afrique et de la Somalie. Les moyens d'action sont la prévention et la dissuasion des actes de piraterie. Les armateurs enregistrés auprès de ce centre bénéficient d'une information nécessaire pour tout ce qui relève du domaine de la sécurité dans les zones concernées par le Centre.

Dans le cadre de cette opération Atalante, de nombreux Etats ont contribué à renforcer les moyens militaires en envoyant des frégates accompagnant les navires dans les eaux hasardeuses du golfe d'Aden, comme la Russie, l'Espagne, l'Inde, la Chine, les Etats-Unis et d'autres qui se portent volontaire encore aujourd'hui.

§2. La Combined Maritime Force

A. La Task Force 150

Il s'agit de l'œuvre de treize Etats, participant de manière aléatoire à l'opération. Il y avait en 2008, l'Allemagne, le Canada, les États-Unis, la France, le Pakistan et le Royaume-Uni. Avant eux, d'autres Etats y ont participé : l'Australie, l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, le Portugal, la Turquie, et la Suisse depuis mars 2009. La Norvège, la Belgique et les Pays-Bas ont annoncé qu'ils participeraient à l'opération dès le mois d'août 2009.

Cette œuvre commune est issue de la Combined Maritime Force, dans le cadre de l'opération « Liberté immuable » (« enduring freedom ») mise en place par les États-Unis qui avait pour but principal de lutter contre le terrorisme. Elle vise par extension la lutte contre la piraterie en œuvrant pour la sécurité de la navigation maritime.

Les lieux d'activité de cette force navale sont le Golfe d'Aden, le Golfe d'Oman, la Mer Rouge, la Mer d'Arabie et l'Océan Indien.

Ce texte est une démonstration de l'efficacité que pourrait avoir la réunion de forces militaires. Cependant, malgré le dynamisme physique, la lutte a rencontré des limites juridiques. En 2008, alors que la force navale danoise avait capturé des pirates au large de la Somalie, ils furent relâchés faute de ne pouvoir être jugés au vu d'une législation danoise ne prévoyant pas une répression adéquate.

B. La Task Force 151

Cette force militaire fut prévue précisément pour la lutte contre la piraterie. Opérationnelle depuis le début de l'année 2009, seulement trois Etats y contribuent : Les États-Unis, le Royaume-Uni et Singapour.

Dans ce cadre, les États-Unis ont prévu avec le Kenya de pouvoir leur remettre les pirates capturés par la force militaire pour qu'ils y soient jugés.

§3. L'Association des Nations de l'Asie du Sud-est (ASEAN) : une lutte régionale avérée contre la piraterie

Cette association, fondée en 1967 par le Traité de Bali, a été créée par l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, Singapour, le Vietnam du Sud et la Thaïlande dans le but de promouvoir la coopération économique et politique entre les Etats de cette région. Les fondateurs de cette association ont été rejoints par dix autres membres par la suite.

La sécurité militaire qu'a mis en place l'Association dans la région de l'Asie du sud-est grâce à la participation commune de tous les Etats adhérents a été très efficace. Cependant, l'ASEAN bénéficie d'une ouverture internationale en termes de dialogue et de participation d'autres Etats du monde. Elle a réussi à imposer une volonté de communication puisque un forum régional, l'ANASE Regional Forum (ARF) réunit d'autres partenaires dans le dialogue, comme les Etats Unis.

§4. Le ReCAAP : Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery : un renforcement de la lutte dans les eaux asiatiques

L'accord de coopération régionale sur la lutte contre la piraterie et les vols à main armée contre les navires en Asie (ReCAAP), a été ratifié le 11 novembre 2004 à Tokyo, et est entré en vigueur le 4 septembre 2006. Il est destiné à renforcer la collaboration anti-pirate dans la région d'Asie. Il concerne en effet principalement les membres de l'Association des l'Asie du Sud-est (ASEAN). Seize Etats le composent : la République du Bangladesh, le Brunei, le Royaume du Cambodge, la République de Chine, la République d'Inde, la République d'Indonésie, le Japon, la République de Corée, la République démocratique du Laos, la Malaisie, l'Union de Myanmar, la République des Philippines, la République de Singapour, la République socialiste démocratique du Sri Lanka, le Royaume de Thaïlande, et la République socialiste du Viêt-Nam.

Le ReCAAP ISC est dirigé par un Conseil, et composé d'un représentant de chaque partie membre.

Cet accord institue le Centre d'échange des informations (ISC) qui permet de récupérer toutes les informations relatives à la piraterie dans la Région visée par l'Accord, ce qui facilite la coopération des opérations d'échange d'information entre les Parties contractantes, ainsi que l'analyse de l'évolution des actes de piraterie. Cela permet ensuite de combiner les efforts de toutes les parties dans la prévention et la lutte contre la piraterie.

Le Directeur de ce Centre est Monsieur Yoshiaki Ito, originaire du Japon.

Le ReCAAP établit au mois, au trimestre, au semestre et à l'année un rapport sur les actes de piraterie concernant la région de l'Asie.

Le ReCAAP a notamment prévu qu'en 2006, un système d'alarme silencieuse par satellite devait être mis en place. L'alarme doit être située à deux endroits différents à bord gardés secrets, et une fois enclenchée, l'alarme émet des données par communication par satellite sans que cela ne puisse être perçu physiquement, ou entendu.

Ces mesures prises dans le cadre d'une coopération régionale se sont avérées efficaces puisque les actes de piraterie dans ces zones ont fortement diminué. Pour la pérennité des échanges de cette région vers le reste du monde, il était indispensable de mettre en place de tels moyens de lutte.

Pour conclure sur la lutte par les pays asiatiques, il est nécessaire d'évoquer l'aspect positif de la situation. En effet, le détroit de Malacca a perdu, en octobre 2006, grâce notamment aux efforts communs fournis par les Etats riverains du détroit, son appellation de « route maritime dangereuse » attribuée par le Lloyd's register.

§5. L'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) : une lutte récente et prometteuse avec les opérations Allied provider et Allied protector

L'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord est une organisation politico-militaire créée entre les signataires du Traité de Bruxelles, le 4 avril 1949 à Washington. Le siège se trouve à Bruxelles et son commandement militaire (SHAPE) à Mons, en

Belgique. Elle réunit des pays d'Amérique du Nord et d'Europe, en comptant aujourd'hui 26 membres.

L'OTAN a pour objectif aujourd'hui d'imposer une paix active en faisant coopérer les Etats membres. L'Organisation reconnaît cependant sa subordination à l'ONU.

Depuis les attaques du 11 septembre, l'OTAN oriente sa force dans la lutte contre diverses activités mettant en jeu la paix. Cette lutte dépasse ainsi les frontières européennes.

Du fait des passages commerciaux et de la force militaire qu'elle représente, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord a accepté de s'occuper provisoirement de la sécurité de la navigation maritime. Cette organisation, politico-militaire, à l'origine créée pour la défense et la sécurité de l'Europe contre l'Union soviétique après la deuxième guerre mondiale le 4 avril 1949 à Washington, a subsisté après l'effondrement de l'URSS. Elle fut créée à la demande du 25 septembre 2008 du secrétaire général de l'ONU Ban Ki Moon.

L'opération Allied provider est menée d'octobre à décembre 2008, dans l'attente que l'Union européenne exécute les projets de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie.

La force maritime multinationale de l'Otan, composée de trois navires, escorte alors principalement les navires du Programme alimentaire mondial qui apportent des vivres pour les populations en situation de pauvreté extrême. Ces navires ont la possibilité d'utiliser la force pour lutter contre des actes de piraterie, dans les limites des règles fondamentales internationales.

L'opération Allied provider trouva son terme en décembre 2008, mais fut reconduite dès le mois de mars 2009 sous le nom d'Allied protector. Elle a toujours le même objectif : la lutte contre la piraterie maritime, et ce, dans toutes les eaux du globe, comme en témoignent ses escales. Elle comporte un trajet vers l'Asie du sud est, puis un déploiement de forces sur le trajet du retour vers l'Europe.

Jusqu'au mois de juin 2009, le déploiement des navires militaires avait permis une escorte de 28 navires dans des zones à haut risque, et l'arrestation et le désarmement de 79 pirates.

Le porte-parole de l'OTAN, le Commandant Chris Davies a rapporté que les initiatives ont été payantes, mais que cette solution n'est qu'une solution à court terme.

A l'issue d'une conférence des donateurs organisée à Bruxelles le 23 avril 2009, la communauté internationale s'est engagée à verser environ 250 millions de dollars afin d'aider la Somalie à renforcer la sécurité sur son sol et au large de ses côtes. Cette aide devrait renforcer le travail accompli par la Mission de l'Union africaine en Somalie (AMISOM) créée en 2007. Elle a pour mission de maintenir la paix dans les régions de l'Union africaine avec l'approbation des Nations unies. Elle accompagne les gouvernements de transition dans les Etats africains en difficulté, et sécurise l'acheminement de l'aide humanitaire.

Section 5 : Les organes nationaux français participant à la lutte contre la piraterie

Il est évident que l'efficacité de la lutte contre la piraterie maritime repose sur la cohésion de toute la communauté internationale, voire régionale. Cependant, la réaction au sein des Etats-mêmes peut s'avérer redoutable, notamment lorsqu'il s'agit de lutter contre des pirates ressortissant, et vivant sur le sol de cet Etat.

La France a depuis longtemps reconnu le problème de la piraterie et tenté d'y remédier à l'échelle de ses moyens. Ainsi, elle est à l'origine avec les Etats Unis de l'adoption de la résolution 1816 au Conseil de sécurité de l'ONU pour l'action contre la piraterie dans les eaux territoriales somaliennes, du 2 juin 2008, ainsi que de l'adoption de la résolution 1838 qui la renforce. De même, elle est, avec l'Espagne, à l'origine de la création de la cellule de coordination de la lutte contre la piraterie maritime.

Deux de ses organes peuvent principalement mettre en place des moyens efficaces de lutte contre la piraterie maritime. Ce sont le Ministère de la Défense, ainsi que le Ministère des affaires étrangères et européennes, sous la Direction du Président de la République.

Les Ministères français détiennent le pouvoir exécutif, exprimé par la voie législative ou du décret, ainsi que la création de structures autonomes dotées de compétences spécialisées.

Gérant chacun leur budget, ils ont des compétences propres dans leur domaine.

§1. Le Ministère de la Défense

Sous l'autorité du Premier Ministre chef du gouvernement, nommé par le Président de la République, le Ministère de la défense français est le département du gouvernement chargé de l'organisation et de la préparation de la défense militaire.

A mission, définie à l'article du L1142-1 du Code de la défense consiste en « [...] l'exécution de la politique militaire et en particulier de l'organisation, de la gestion, de la mise en condition d'emploi et de la mobilisation de l'ensemble des forces ainsi que de l'infrastructure militaire qui leur est nécessaire. Il assiste le Premier ministre en ce qui concerne leur mise en œuvre. Il a autorité sur l'ensemble des forces et services des armées et est responsable de leur sécurité. »

Le Ministère de la défense dispose de plusieurs chefs d'état-major, qui sont l'Armée de terre, la Marine nationale, et l'Armée de l'air. Il a par ailleurs sous son autorité de nombreux organismes comprenant entre autres la direction générale de la sécurité extérieure (DGSE), ou la Direction de la protection, de la sécurité et de la défense (DPSD).

§2. Le Ministère des Affaires Etrangères et Européennes

Le ministère des affaires étrangères et européennes est le ministère français en charge de la politique étrangères et des relations au sein de l'Union européenne

dans le gouvernement français. Il siège à Paris, au 37 quai d'Orsay. Son ministre est Bernard Kouchner, et il a nommé Chantal Poiret comme ambassadrice chargée de coordonner l'action de la France dans la lutte internationale contre la piraterie maritime.

Comme l'a rappelé le porte-parole du Ministère des Affaires étrangères en avril 2009, « *La France a ainsi été le premier Etat, dans le cadre de l'opération Alcyon, à répondre, dès novembre 2007, aux appels du Programme alimentaire mondial (PAM) pour assurer l'acheminement de l'aide humanitaire à la Somalie* ».

En soulignant les efforts et résultats rapportés grâce à la participation active de la France dans la lutte contre la piraterie, le porte-parole du Ministère a cependant tenu à souligner le fait que la réponse armée n'était pas une réponse à long terme : « *L'objectif est aujourd'hui de rétablir l'Etat de droit en Somalie en garantissant aux autorités somaliennes les conditions d'un dialogue politique réussi et le renforcement de leur capacité à exercer leurs missions régaliennes* ».

A. Le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la Mer

Le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer a pour objectif de régir les domaines des transports. Il est intéressé au problème de la piraterie en ce sens qu'il a un contact direct et privilégié avec les intervenants au transport. Il peut participer à la mise en place de mesures de lutte au niveau national.

Grâce à la présidence de la France à l'Union Européenne, Dominique Bussereau, président du conseil des Ministres des Transports de l'Union Européennes a, en septembre 2008, présenté des mesures à suivre pour organiser et encadrer la lutte des Etats de l'Union Européenne contre la piraterie au large de la Somalie.

Ainsi, dans ce cadre, la cellule de coordination militaire a été mise en place. C'est aussi dans ce cadre que l'opération militaire navale Atalante a trouvé naissance. Ces réactions démontrent l'engagement important de l'Union, et le rôle de la France dans la lutte contre la piraterie.

Les Etats-Unis comptent eux-aussi parmi les Etats engagés dans cette lutte. Ils ont appelé à plusieurs reprises la Communauté internationale à se joindre à la lutte. Hillary Clinton, secrétaire d'Etat, a même évoqué une lutte élargie en « réprimant les entreprises en relation d'affaires avec les pirates ».

Outre la lutte avérée par les institutions publiques, les institutions privées, à leur niveau, tentent par tous moyens et dans le cadre posé par le droit international, de prévenir les attaques pirates, et de couvrir au mieux ce risque.

Chapitre 2 : La réaction des institutions privées du transport maritime

Les armateurs et les assureurs sont les intervenants dans le monde du transport, premiers concernés par le phénomène de la piraterie. Ils subissent de plein fouet la recrudescence des attaques, et doivent trouver des solutions rapidement efficaces pour limiter les effets de la piraterie, mais aussi en couvrir les risques.

Section 1 : Les armateurs

§1 : Les moyens physiques de sécurité contre la piraterie

Les armateurs redoublent d'effort pour mettre en place directement à bord des navires une sécurité optimale pour les hommes à bord. Les moyens permettent de mettre les marins à l'abri, ou de dissuader les pirates de s'approcher, mais aussi de les repousser. Cette étude technique ne se veut pas exhaustive, mais exprime les difficultés que rencontrent concrètement les armateurs et les gens de la mer.

A. La prévention et la vigilance

Une grande partie de la prévention contre la piraterie repose sur le travail de veille et d'attention des marins. En effet, les embarcations repérées sur les radars, même petites sont des signes d'alertes. Cependant, certaines embarcations sont tellement petites qu'elles échappent à la détection du radar. Des moyens existent pour détecter de si infimes embarcations, mais cela nécessite une installation, et même si

une telle installation était faite, rien ne garantit que les navires de commerce puissent échapper à une attaque soudaine.

La société britannique Cambridge Consultants a créé un radar appelé « radar holographique » qui permet de recevoir une position stable des navires suspects rapides, ainsi qu'une image du bateau suspecté de se livrer à de la piraterie, au lieu de recevoir une image par rotation comme le permettent les radars classiques. L'équipement est donc un facteur de prévention, qui permet de se préparer à l'attaque au lieu de se trouver surpris et désemparé lors d'une attaque brutale et la plupart du temps très rapide.

B. La protection par les convois militaires

La mise en place de navires militaires dans les zones sensibles n'ont pas découragé les pirates qui ont en quelque sorte déplacé le problème. Ils attaquent désormais aussi dans les zones situées au Sud de la Mer Rouge et au large d'Oman, tel que l'a déclaré Noel Choong le directeur du centre de surveillance du BMI, situé à Kuala Lumpur. Ainsi, la méthode des convois militaires, qui font tout le trajet exposé à des risques d'attaque avec les navires de commerce.

Il s'agit pour l'armateur de programmer une expédition dans une zone sensible en accord avec les forces armées en présence, prioritairement par des navires militaires de même nationalité, pour être inclus dans un convoi. Au plus le navire sera proche de la frégate, au plus il pourra espérer éviter une attaque pirates.

Cette mesure est certes contraignante, mais elle peut permettre d'éviter de mettre en danger des marins, et d'avoir à verser de fortes primes pour des demandes de rançon.

Les navires transitant aux côtés des frégates sont en sécurité, cependant, la frégate ne pouvant couvrir une vaste zone, elle ne peut pas toujours empêcher que des attaques se produisent, les vedettes des pirates étant très légères et rapides et à plusieurs milles nautiques de distance.

Dans le même esprit, la Marine nationale tente de mettre en place une convention relative à la mise à disposition d'une équipe de protection à bord des navires. Les hommes de la Marine Nationale pourraient, quant à eux, parer à l'attaque pirate avec des armes. Ce concours de la Marine Nationale serait effectué à titre gratuit, excepté les frais afférents au voyage des hommes dépêchés qui devraient être supportés par la compagnie maritime.

C. Les lances à eau

Une des parties sensibles de l'attaque d'un grand navire par les pirates s'avère être le moment d'envahir le navire. En effet, les pirates, moins à l'aise à la verticale le long de la coque que sur le pont, sont vulnérables à cette étape de l'attaque. Pour parer à cette vulnérabilité, ils s'appuient sur leurs camarades lourdement armés les attendant sur les vedettes autour. Lors d'attaques, des démonstrations de force ont été faites par les pirates qui ont tiré sur la coque et sur les marins qui tentaient d'empêcher les pirates de grimper à bord. Certaines attaques ont été faites grâce à des lances roquettes, que certains n'hésitent pas à utiliser contre tout refus de ralentir et de laisser les pirates monter à bord.

Ainsi, les armateurs ont installé des lances à eau, des lances utilisées pour lutter contre les incendies, pour tenter de repousser l'assaillant, ou de le dissuader de son attaque.

Retarder une attaque de pirates a plusieurs avantages, d'une part, le temps permet aux hommes à bord de s'organiser pour leur sécurité. D'autre part, le temps permet d'alerter et d'obtenir une aide extérieure, et laisse le temps aux forces armées militaires navales ou aériennes de rejoindre les lieux de l'attaque.

Ce système connaît cependant une faille relativement importante ; les pirates sont armés et les hommes qui utilisent les lances à eau se retrouvent à un moment ou à un autre exposés aux tirs des pirates. Cette méthode est donc pratique jusqu'à un certain moment de l'attaque, mais ce moment est peut-être le plus décisif puisqu'il s'agit de celui de l'abordage par les pirates.

De plus, certains pirates, pour faciliter leur montée à bord et déjouer les protections mises en place par les armateurs, équipent leurs speed boat de petites échelles, très pratiques pour monter sur les navires dont le franc bord est bas.

D. Les clôtures électriques sur les coques

Sur le même principe que les lances à eau, l'idée des clôtures électriques autour du navire, le long des coques a été appliquée pour repousser les attaques pirates, ou du moins les ralentir. Le système des clôtures électriques peut s'avérer efficaces, cependant, de telles installations ne peuvent pas être appliquées à tous les types de navire, car certains peuvent transporter des matières incompatibles avec le courant électrique qui traverse la clôture, comme de l'essence par exemple.

Malheureusement, ces installations ne persuadent pas toujours les pirates qui équipent leurs navires d'échelles pour monter à bord sans avoir à toucher la coque.

E. La mise à l'abri de l'équipage

Certaines compagnies ont installé des équipements de protection permettant d'empêcher les pirates une fois à bord d'atteindre physiquement les marins. La condition est que les marins aient suffisamment de temps et d'organisation pour que tous se mettent à l'abri sans qu'il ne reste d'homme abandonné aux pirates, auquel cas la situation pourrait s'avérer dramatique pour lui et le reste de l'équipage.

Ainsi, certains navires sont équipés de grilles fermant certains accès au navires, et de systèmes de pont levis.

Ajouté à ces condamnations d'accès à l'intérieur du navire aux pirates, le Capitaine dispose d'une alarme qui ne se manifeste pas à bord mais émet un signal à terre à un centre qui sait adopter la bonne réaction face à une attaque. Ce bouton caché à deux endroits distincts sur le navire n'est connu que du Capitaine. Il s'agit d'une alarme discrète destinée à informer de l'attaque sans que les pirates ne le sachent.

F. La diffusion d'ondes audio et magnétiques à longue portée (L-RAD et MAD)

Le Long-Range Audio Device (L-RAD) et le Magnetic Acoustic Device (MAD) sont des armes de défense qui sont considérées comme non létales mais qui peuvent occasionner de graves dommages aux individus.

Ces techniques de défense et de dissuasion utilisées en mer pour faire fuir les pirates sont basées sur le principe de l'avertissement, puis dans le cas où les hommes suspects ne daignent pas reculer, il s'agit de les repousser. Le premier réflexe est d'avertir les pirates qu'ils ont été repérés et qu'ils ne bénéficieront pas de l'effet de surprise lors de leur attaque. Le message est diffusé en premier lieu en anglais, voire ensuite dans leur langue d'origine. Cela pourrait les dissuader d'attaquer. Ensuite, l'alarme doit être enclenchée. Elle diffuse des ondes sonores qui varient et qui peuvent atteindre des niveaux insupportables pour l'être humain vers lequel l'alarme est dirigée, qui perd alors toute orientation spatiale.

Cependant, il s'agit de se demander si l'effet ne peut pas être atténué voire supprimé par des casques de protection dont pourraient s'équiper les pirates. En effet, les pirates sont à l'affût des moyens de défense mis en place par les armateurs, et actualisent leurs manières d'attaquer.

G. L'utilisation de drones par les navires de guerre américains

Les drones, des avions sans pilotes et très légers sont désormais utilisés par la Marine américaine pour repérer des navires suspects. Jusqu'alors, ils étaient utilisés de la même manière mais pour surveiller les somaliens se livrant à des actes de terrorisme.

Cependant, cette méthode reste marginale par rapport aux moyens employés par les autres marines.

H. Les armes de guerre à bord et les sociétés de sécurité

D'un accord commun, les armateurs ont reconnu que l'armement des hommes à bord des navires ne pouvait mener qu'à une escalade de la violence. Les marins, premiers intéressés, ne souhaitent d'ailleurs pas combattre des hommes à l'arme de guerre. Ce ne sont pas des militaires qui se sont engagés dans la marine pour être confrontés à de tels dangers.

Les armateurs ont mis en place un système de primes qui sont versées en fonction du nombre de jours que les marins transitent par les zones sensibles comme le Golfe d'Aden. Mais cela n'empêche pas le fait que les attaques soient plus faciles à accepter, et cela ne constitue encore moins un moyen de limitation des attaques.

Certains armateurs qui se sont essayés à positionner des hommes, armés ou pas à bord lors des traversées dangereuses restent de rares exceptions.

Tout d'abord en effet, les hommes qui naviguent en haute mer sont soumis à la loi qui est appliquée directement sur le territoire de l'Etat du pavillon. Ainsi, la réglementation française interdit de pouvoir placer des forces armées à bord des navires. Les agents de la sécurité peuvent être mis à bord, à la condition qu'ils ne soient pas armés. C'est le contraire des Etats-Unis qui autorisent le port d'arme sur les lieux où s'applique la loi, donc sur le sol américain, mais aussi en haute mer.

Par ailleurs, la pratique du port d'armes à bord des navires a été lourdement condamnée par la majorité des acteurs du milieu maritime. En effet, comme l'a rapporté Armateurs de France, en porte-parole des armateurs, personne ne veut voir se mettre en place une escalade de la violence, qui pourrait, il est aisé de l'imaginer, conduire rapidement à des situations dramatiques mettant en jeu la vie des marins.

L'exemple du Biscaglia, chimiquier battant pavillon libérien est attaqué le 28 novembre 2008 par un groupe de 5 hommes armés alors qu'il croisait dans le Golfe d'Aden. A 30 milles nautiques de là, la frégate Nivôse est en mission pour accompagner un vraquier ainsi que d'autres navires commerciaux qui sont venus s'ajouter au convoi pour effectuer la longue et périlleuse traversée du Golfe d'Aden.

La frégate dépêche un hélicoptère Panther qui n'arrive que douze minutes après l'attaque, mais il est déjà trop tard. Les pirates armés sont à bord et tiennent en otage les marins. Cependant, les marins n'étaient pas seuls ; trois agents de sécurité plongèrent à l'eau, et ils seront hélitroyés par l'aéronef en présence. Ils avaient pourtant été placés à bord pour assurer la sécurité du navire.

Evidemment, il est certain que la mise en place d'un maximum de mesures peut s'avérer plus efficace que la passivité face à une attaque, mais le cas du Biscaglia démontre une fois de plus les limites des moyens matériels de lutte contre la piraterie lorsque le navire transite dans une zone hautement sensible.

Concernant les navires de plaisance et autres voiliers qui n'ont aucune nécessité impérative de transiter par des zones très exposées à la piraterie, il est conseillé tout simplement de remettre le voyage à plus tard.

Certaines sociétés, récentes ou pas, ont profité de l'occasion. La traversée par le Golfe d'Aden représentant des millions de dollars, il était impératif de continuer à faire des expéditions qui s'avéraient être remises en question à un moment donné, lorsque la Communauté internationale a constaté que la piraterie ne s'arrêtait plus aux frontières des eaux territoriales et de manière quasi inaperçue, mais qu'elle devenait un réel fléau pour les armateurs du fait de la proportionnalité qu'elle représentait.

Ainsi, des sociétés de sécurité ou des compagnies comme l'Anti-Piracy Maritime Security Solutions (APMSS), ou la Marine Risk Management, proposent des solutions aux armateurs pour se prévenir mais aussi se défendre contre la piraterie, comme par exemple le fait de pister le navire pirate jusqu'à aller le récupérer après une attaque avec des manières fortes si cela devenait nécessaire. Pour avoir une idée des coûts que doivent supporter les armateurs pour l'utilisation des services de ces sociétés, cela pourrait représenter environ 16 500 euros pour trois jours de traversée, comprenant le coût du transport de l'équipe d'hommes à bord, et le coût de l'assurance.

Une chose est certaine, c'est le cumul de ces mesures de sécurité et de prévention qui peut s'avérer efficace.

De toute évidence, même la présence d'hommes de sécurité à bord des navires ne permet pas d'empêcher radicalement les attaques, ni aucune solution citée.

Cette mesure est encadrée par le décret n°95-589 du 6 mai 1995 relatif à l'application du décret du 18 avril 1939 fixant le régime des matériels de guerre, armes et munitions. Cependant, dans le domaine aérien, nous connaissons dans le cadre de la Communauté européenne une réglementation spécifique¹³ qui permet de prendre à bord des aéronefs des officiers de sûretés, spécialement formés.

Reste que le moyen qui s'avère être le plus efficace est celui de la protection par les convois militaires pour traverser le Golfe d'Aden, pour les autres techniques de lutte, les moyens peuvent être dissuasifs, mais certaines attaques ont réussi malgré les lances à eau, les ondes audio et magnétiques, et la présence d'un convoi si le navire de commerce est trop éloigné des navires militaires convoyeurs.

La mise en place de forces militaires a été aussi une solution utilisée pour surveiller et protéger d'éventuelles attaques les plateformes pétrolières, comme c'est le cas au Nigéria.

La liste détaillée des moyens de dissuasion et de défense contre les attaques pirates n'est pas prétendue être complète, mais il est indispensable de respecter certaines mesures de base indispensables lorsqu'une attaque est sur le point d'être menée. Il faut envoyer une balise de détresse, et contacter les forces militaires alentour ou le siège de la société de l'armateur, ou autre contact à terre qui fera le nécessaire pour une intervention, en indiquant la position de l'attaque.

¹³ Conférer le règlement CE n°300/2008 du 11 mars 2008

§2 : Une solution provisoire : le contournement de l'Afrique

Le contexte économique à un moment précis peut permettre d'apporter des solutions temporaires pour éviter des attaques de pirates. C'est le cas du contournement de l'Afrique par les navires de commerce pour éviter le Canal de Suez débouchant sur le Golfe d'Aden.

Les échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie ou l'Australie sont tous effectués via le Canal de Suez. Depuis que la piraterie fait son œuvre au large de la Somalie, les armateurs se sont interrogés sur le moyen d'éviter le Canal de Suez, et ce seul moyen est de passer par l'ouest de l'Afrique, par le détroit du Mozambique et le cap de Bonne Espérance, notamment les navires qui n'ont pas un franc bord ou une vitesse adéquats pour traverser les zones sensibles. Ce détour constitue un rallongement de deux semaines de la durée de l'expédition¹⁴.

La différence en termes de distance est de 5 100 miles nautiques à parcourir en plus si le détour par le Cap de Bonne Espérance est effectué.

Cette décision a été d'autant plus motivée qu'elle a vu des éléments économiques favorables s'ajouter.

En effet, d'une part les cours du baril de pétrole s'étant retrouvés en chute libre permettent de conditions favorables du rallongement du trajet des navires. D'autre part, les commandes de navire s'étant envolées pendant un certain temps, la conjoncture économique ayant entraîné une hausse des échanges commerciaux, les armateurs se retrouvent avec des navires neufs dont ils n'ont finalement plus besoin, la conjoncture ayant changé brutalement.

Les primes d'assurance ont sensiblement augmenté pour les navires transitant par des zones sensibles, et des compléments d'assurance se révèlent être très coûteux pour les armateurs qui répercutent un minimum ces frais sur la marchandise.

¹⁴ Voir carte de l'Afrique indiquant le trajet par le canal de Suez et le détour par le cap de Bonne Espérance en annexe 13

Ces arguments constituent donc de bonnes raisons de pratiquer le contournement de l'Afrique qui finalement peut s'avérer être aussi coûteux pour les armateurs et certainement moins dangereux, même si la piraterie a eu tendance à se déplacer pour aller toucher le large de la Tanzanie en novembre 2008 avec l'attaque du supertanker le Sirius Star.

Ainsi, l'armateur norvégien Odjfell a décidé d'éviter le golfe d'Aden, tout comme l'a envisagé le groupe CMA CGM, premier armement national français, ainsi que le groupe danois A.P. Moller-Maersk.

Cependant, ce choix dépendant indéniablement des conditions économiques ne peut pas être un choix définitif et régulier puisque le jour où la valeur du baril du pétrole retrouvera une courbe ascendante, les nouvelles données compromettront directement cette solution.

Section 2 : Les assureurs

L'assurance maritime est la première forme connue d'assurance, elle a existé avant même l'assurance-vie. Pourtant répandue dans le monde entier, le risque de la piraterie maritime n'est couvert par aucune convention internationale. En effet, le fonctionnement des assurances se fait généralement grâce à des polices créées à une échelle nationale et reprises par d'autres par la suite. De plus, la piraterie n'est nullement définie par les contrats d'assurance maritime.

Les polices anglaises et françaises sont des polices utilisées par beaucoup d'assurés. On distingue la police corps de la police faculté. La première couvre les pertes et dommages matériels subis par les navires, mais elle garantit également la responsabilité civile et contractuelle des propriétaires de navires et des transporteurs maritimes et fluviaux. La seconde couvre les avaries qui surviennent aux marchandises.

En France, il existe la garantie « tous risques » qui couvre des marchandises nobles, et la garantie « franc d'avarie particulière sauf » (dite « FAP sauf »).

La problématique que rencontrent une compagnie d'assurance, son agent et le courtier d'assurance est de savoir comment peut être couvert un risque engendrant une immense perte, proportionnellement rare, sans augmenter considérablement le coût des primes. En effet, les assurances fonctionnent grâce au principe de mutualité qui fait que tout le monde supporte à son échelle les sinistres de tout le monde, et ce système est soumis et dépendant de l'aléa. Lorsque les assureurs trouvent leur équilibre, le système fonctionne ; les assureurs récupèrent les primes d'assurance, et indemnisent les assurés sinistrés. Cependant, lorsqu'un risque nouveau survient, ce sont les primes qui sont remises en question, d'autant plus si ce nouveau risque engendre des coûts de réparation très importants. Il s'agit ici de rançons dont les sommes sont très élevées. En 2008, les pirates auraient obtenu 120 millions de dollars de rançon a déclaré l'envoyé spécial de l'ONU pour la Somalie, lors de la conférence internationale à Nairobi sur la lutte contre la piraterie. Ces sommes colossales posent une réelle problématique au monde de l'assurance maritime, qui se doit de trouver des solutions efficaces, dans des délais courts.

Les assureurs doivent apprécier la couverture du risque en fonction de la zone géographique, et de la marchandise transportée. Mais ils tiennent aussi compte d'autres facteurs, comme celui de ne couvrir le sinistre survenu suite à une attaque de pirates qu'à la condition d'être passé à une certaine distance minimale des côtes par exemple. Ils peuvent ainsi participer à une diffusion des valeurs de prévention véhiculée par les plus grands organismes internationaux.

Les polices d'assurance couvrant le risque de piraterie sont diverses, elles existent différemment dans tous les Etats. Cependant, il est possible de réunir deux grandes catégories, qui se sont inspirées de deux types de polices distinctes et généralement opposées, la police française et la police anglaise. A l'heure où les assureurs dirigent leur énergie à trouver un moyen de couvrir le risque de piraterie, il est nécessaire d'étudier le régime de l'avarie commune qui est désormais appliqué aux dommages survenus suite à une attaque pirate.

§1 : Les polices d'assurance

Deux catégories réunissent de manière synthétique les polices du monde, il s'agit de la police française, et de la police anglaise, initiée par la Lloyd's.

A. La police française : une reconnaissance de la piraterie en risque de guerre

Les polices d'assurance maritimes sur facultés françaises existent sous deux formes principales. La garantie tous risques et la garantie « FAP sauf ».

La garantie tous risques est appliquée en fonction de la valeur de la marchandise et couvre la totalité de cette valeur. Cette garantie ne dresse pas de liste limitative de ce qu'elle couvre, mais dans sa liste d'exclusions, elle exclut la « piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre », article 7, septième alinéa, d). Cela signifie que la garantie tous risques couvre la marchandise pillée ou détruite si l'acte s'est réalisé dans le cadre d'une attaque non politique ou se rattachant à la guerre, c'est-à-dire lucrative. Dans le cadre de la garantie tous risques, il appartient à l'assureur de prouver que le sinistre est exclu de la couverture.

A la différence de la couverture « tous risques », la garantie « FAP sauf » dresse une liste limitative des dommages et pertes garantis (article 5), et surtout, elle prévoit comme exclusion, à l'article 7, septième alinéa, d), la « piraterie », entendu comme la piraterie sous toutes ses formes.

Ainsi, les polices françaises sur facultés distinguent selon que la piraterie soit lucrative ou politique. Cependant, dans le cadre de la garantie « FAP sauf », aucun acte de piraterie, qu'il soit perpétré à des fins lucratives ou politiques, ne sera pris en charge. La piraterie qui n'entre pas dans le cadre de la couverture des risques ordinaires entre donc dans le cadre d'une garantie pour risques de guerre.

1. La garantie « Risques Ordinaires »

La garantie pour « risques ordinaires » (R.O) couvre la piraterie dite « commerciale ». Il s'agit de la piraterie qui est réalisée à des fins lucratives. Les dommages couverts dans le cadre de cette garantie sont les dommages liés à l'attaque causés au navire (« corps du navire ») ainsi que les dommages liés à la marchandise. Par exemple, ce sont les pillages de la marchandise, ou les dommages provoqués sur la coque du navire lors de l'attaque. La dépossession du navire sera cependant exclue de la garantie.

2. La garantie « Risques de Guerre »

Les risques de guerre (R.G), contenus aussi bien dans les polices couvrant le corps du navire que dans celles couvrant les facultés, sont définis par les polices comme les pertes et dommages résultant de la guerre et les troubles sociaux (grèves, émeutes, etc.). Etant exclus des garanties de base, ils peuvent faire l'objet de Conventions spéciales qui compètent les risques maritimes « ordinaires » moyennant primes spéciales. Ils couvrent ainsi les préjudices liés à la détention, la saisie, et la dépossession du navire. Autre avantage important non négligeable pour l'armateur, cette garantie n'implique pas de franchise dans la couverture du dommage.

Les armateurs qui pourraient être confrontés à une attaque pirate selon la zone traversée, et le type de marchandise transportée, peuvent remédier à l'absence de couverture du risque de piraterie en concluant des polices complémentaires.

Les conditions françaises et anglaises excluent à l'origine la piraterie se rattachant à la guerre. Seule la piraterie « lucrative » se trouve couverte par la garantie de risques ordinaires. Cependant, l'année 2009 a connu certains changements sur la couverture du risque de piraterie. En effet, engendrant des dépenses trop importantes par les assurances maritimes pour couvrir ce risque, les polices anglaises assimilent la piraterie à un risque de guerre.

B. La police anglaise : initiatrice d'une police spécifique

La Lloyd's, première bourse mondiale d'assurance, a créé les polices anglaises qui sont des conditions d'assurance « standard », acceptée et reconnue dans le monde des armateurs. Elles sont connues sous le nom de « Institute Cargo Clauses », ou ICC. Depuis le premier janvier 1982, ces polices n'avaient pas été révisées, aussi, leur dernière mise à jour date du premier janvier 2009.

Ces polices d'assurance maritimes sont divisées en trois catégories, les ICC A, B et C. L'ICC A peut être comparée à la police française sur facultés « tous risques ». C'est précisément celle qui intéresse la piraterie, contrairement aux ICC B ou C qui peuvent être comparées à la police française « FAP sauf » avec accidents caractérisés, ou « FAP sauf » simple de la police française. Dans le cadre de la police anglaise, où les sinistres couverts sont énumérés, il appartient à l'assuré de prouver que le sinistre est concerné par la police.

Outre les polices standards, la Lloyd's vue perçue comme une référence dans le monde maritime, a mis en place des polices spéciales destinées aux cas d'attaques pirates. Des polices comme la police K&R, « Kidnapping and Ransom », mise en place par la compagnie d'assurance Hiscox, permettent de couvrir le risque de piraterie avec la police protection des entreprises de transport et de services maritimes. Cette police spéciale peut couvrir le kidnapping, le remboursement de la rançon, mais aussi le paiement des frais légaux attachés à la somme versée comme rançon, ainsi que le coût de l'acheminement de l'argent aux ravisseurs pirates. Elle peut couvrir aussi la prise en charge psychologique des membres de l'équipage. Les assureurs tentent de mettre en place une couverture la plus complète qui puisse possible.

Un porte-conteneur allemand, le Hansa Stavanger, ainsi qu'un remorqueur malaisien, le Masindra 7, ont été relâchés au début du mois d'août après le versement de rançons. Les pirates qui ont réussi à prendre le contrôle du navire obtiennent généralement une rançon, même si elle est très inférieure à la somme réclamée.

A l'instar de ces mesures, les assureurs tentent de limiter les dommages en accordant l'indemnité du préjudice subi par un acte de piraterie ou une tentative de piraterie qu'à certaines conditions. Par exemple, les assureurs imposent la condition de naviguer au-delà d'une distance minimale des côtes lorsque le navire commercial longe la Somalie pour conditionner la couverture du risque de piraterie, dans le but d'imposer un minimum de règles de prévention. Ces règles de prévention sont issues des règles de références qui sont posées par les institutions internationales comme l'OMI. Selon un rapport mensuel de novembre 2008 du Business Monitor International, le montant des primes d'assurance concernant les navires transitant par le golfe d'Aden a été multiplié par dix, et la zone est désormais classée en zone de guerre.

En France, même si la piraterie ne peut être couverte que dans le cadre d'une garantie de risques ordinaires, les assureurs modifient au fil des renouvellements des contrats la couverture du risque de piraterie, en faisant passer la piraterie sous la couverture du risque ordinaire à la couverture du risque de guerre, comme le font des grands groupes comme Allianz Global Corporate and Specialty France ou Groupama Transport.

Il s'avère difficile de déterminer précisément la hausse que les primes d'assurance ont subie du fait de l'augmentation des actes de piraterie au cours de ces dernières années. En effet, les assureurs, pour des raisons de confidentialité n'exposent pas ces valeurs, mais certains spécialistes ont évalué entre 0,020 % et 0,075% la valeur de la surprime pour les assurances « corps » (navire) pour la couverture des « risques de guerre », le montant de la surprime dépendant aussi de l'armateur assuré.

Il ne faut cependant pas croire que tous les transporteurs ont librement accès aux couvertures du risque de piraterie. En effet, les assureurs refusent généralement d'assurer des navires qui courent un risque plus important que d'autres de subir une avarie liée à la piraterie. Par exemple, les assureurs peuvent refuser d'assurer un navire trop lent, ou de trop petite taille qui transite par une zone sensible.

Le paiement d'une rançon ne se fait pas directement par les assureurs. Ces derniers règlent les armateurs, qui eux transfèrent la somme aux pirates pour relâcher le navire.

La société anglaise Hiscox, spécialisée dans le kidnapping et la rançon, est joignable 24h/24 par ses assurés. Elle fournit les premiers conseils à suivre pour négocier en cas de prise d'otage.

C. Les "Protection and Indemnity Clubs"

Les P & I clubs couvrent la responsabilité civile de l'armateur ou de l'affréteur du navire. Cette branche quasi-monopolistique de la couverture d'assurance maritime fonctionne de manière différente des assurances maritimes « classiques ». Une prime est versée annuellement à environ 80% du total du montant des sinistres de l'année, et peut être révisée en fin d'exercice, par des réserves ou des rappels de fonds.

Ainsi, la réparation du dommage causé à autrui par la situation de piraterie, lié de manière contractuelle ou non avec l'armateur, sera prise en charge par le club. Concrètement, il peut s'agir de l'ayant-droit de la marchandise endommagée ou volée qui agit en réparation, ou pour les conséquences du blocage de la marchandise en cas de prise d'otage. Il peut s'agir aussi de la réparation du fait de la mise en jeu de la sécurité de l'équipage, vis-à-vis du marin victime ou de ses ayants-droit.

La redistribution de ces nouveaux dommages entraîne inévitablement une problématique pour les assureurs et assurés. Les assureurs se voient contraints d'augmenter les primes pour couvrir efficacement les dommages liés à la piraterie, et ce alors que les armateurs se trouvent déjà dans une conjoncture difficile du shipping. Dans l'attente de la mise en place d'un « package tous risques » idéalement créé pour la piraterie, certains assureurs ont opté pour une solution provisoire : l'avarie commune.

§2 : La solution provisoire de l'avarie commune : vers une couverture spéciale ?

L'avarie commune est un système d'indemnisation qui ne connaît pas d'identique dans d'autres domaines de l'assurance. Lorsqu'elle est reconnue, elle permet de répartir les sacrifices, c'est-à-dire les dommages survenus, entre les propriétaires du navire et de la cargaison. Elle résulte de mesures volontaires et raisonnables prises par le capitaine dans l'intérêt commun de l'expédition et doivent avoir été utiles. Ainsi, cela engendre des situations dans lesquelles un propriétaire de marchandise doit contribuer à l'avarie alors même que ses marchandises n'ont connu aucun dommage.

Aujourd'hui, les assureurs, faute de convention spécifique à la piraterie, tendent à couvrir les sinistres dus à des actes de piraterie en appliquant le système de couverture de l'avarie commune. L'avarie commune est une disposition contractuelle présente dans le titre de transport, ou le contrat d'affrètement, et qui fait généralement référence aux règles d'York et d'Anvers.

En effet, des dispositions de l'avarie commune et les conditions pour sa mise en œuvre font penser à un sinistre du à un acte de piraterie en plusieurs points.

Tout d'abord, le sacrifice extraordinaire qui est réalisé par le capitaine doit être consenti volontairement et raisonnablement. Il doit avoir engendré un résultat utile pour l'expédition maritime. La condition du sacrifice extraordinaire peut s'apparenter au paiement volontaire de la rançon réclamée par les ravisseurs.

Ensuite, le sacrifice doit avoir été réalisé dans le but d'échapper à un danger ou d'en réduire les conséquences dommageables, dans l'intérêt des biens engagés dans l'aventure maritime commune. Le danger ici est le risque de pillage et de disparition du navire et de sa cargaison.

Ainsi, les dispositions de mise en œuvre de l'avarie commune appliquée à la piraterie sont démontrées. Le capitaine, au travers de l'attitude de l'armateur ou du transporteur, qui verse une rançon, permet à l'ensemble de la cargaison, « bénéfice commun », d'être épargné du pillage et de la revente dans des réseaux parallèles.

Cependant, il subsiste des éléments qui permettent de constater que le régime de l'avarie commune n'était pas destiné à l'origine à être appliqué à la piraterie qui mérite la création d'un régime spécifique.

La limite la plus frappante est que les capitaux contributifs habituels à l'avarie commune ne sont pas ceux prévus pour des sommes devant couvrir les rançons se chiffrant à plusieurs millions d'euros. A titre d'exemple, le navire ukrainien « Faina » en septembre 2008 transportant un important chargement militaire, détenu par des pirates somaliens, a été relâché après le paiement d'une rançon de 2,5 millions d'euros, alors que les pirates avaient réclamaient au début des négociations 25 millions¹⁵.

En effet, il s'agit d'apprécier dans le cas d'une rançon suite à une prise d'otage l'évaluation du « prix » d'une vie humaine, pour fixer les primes, et envisager des réparations. Mais comment fixer ce prix ?

La solution pourrait résider dans la création d'une police spécifique et adaptable à chaque situation, au regard de la zone traversée, selon son classement par l'OMI ou le rythme des attaques, ainsi que le type de marchandise transportée. En développant cette part de la couverture des risques, les assureurs répartiraient, de la façon la plus équitable possible, la répartition des rançons à supporter, sur l'ensemble des navires susceptibles d'être attaqués.

En parallèle, il faudrait espérer que les forces militaires et les mesures au sol s'avèrent efficaces. Dans cette attente, les armateurs, en la voix d'Armateurs de France, ne semblent pas contre l'idée de participer au coût de la lutte contre la piraterie.

¹⁵ Voir photographie des pirates attaquant le Faina en annexe 13 et 13bis

Conclusion

Le Bureau maritime international a qualifié les attaques de pirates somaliens « d'incontrôlables ». La raison de cette absence de contrôle est due à de très nombreux facteurs relevant de divers domaines, aux intérêts étatiques, qui pris dans leur ensemble constituent un frein à la l'organisation de la lutte contre la piraterie.

Evidemment, la question de la lutte contre la piraterie amène à se poser les questions de résolution par le droit. Les règles posées, bien que très contraignantes, permettent d'éviter la dérive de l'utilisation de la force qui pourrait être une réponse radicale, mais dévastatrice. Les organes démocratiques internationaux qui planchent sur les questions de facilitation de la lutte peuvent aussi s'attaquer au problème de difficultés administratives, qui rendent encore plus difficile la lutte. Les documents maritimes manquent d'une certaine fiabilité, mais surtout, ce sont les conditions de l'attribution de l'immatriculation qui laissent à désirer dans certains ports. En effet, lorsque les navires sont volés et réutilisés, l'immatriculation, voire la nationalité est modifiée, en toute simplicité. Cette question relève de l'unification du droit international sur l'immatriculation des navires. Et malgré l'unification en la matière, il faut se demander si tous les Etats suivraient réellement ces règles.

Depuis la chute du régime de Siad Barre en 1991, le pays de la Somalie vit dans la pauvreté et l'insécurité les plus totales. Les seules manifestations d'autorité connues sont la force et la violence, et au quotidien, les principes fondamentaux sont bafoués. La piraterie et des trafics divers sont l'expression de survie d'un peuple désœuvré. Lorsqu'il s'agit de se demander comment lutter contre la piraterie, il est indispensable d'étudier la situation de manière subjective en cherchant les sources du phénomène, au sein des groupes de pirates. En l'espèce, ce phénomène pratiqué sur l'eau trouve son origine à terre, les groupes présentant parfois de grandes similitudes et parfois une proximité d'intérêts avec des groupes terroristes, affranchis de toute loi et ne rencontrant aucune résistance militaire. Pour certain de ces anciens pêcheurs qui regardent transiter chaque jour des dizaines de navires chargés de plusieurs millions de dollars, l'occasion est trop tentante.

Cependant, il ne faut pas, comme ont tendance à le faire les médias, focaliser toute notre attention autour du golfe d'Aden. En effet, la piraterie a bel et bien existé avant qu'elle ne voie le jour en Somalie, notamment autour de l'Asie, et le phénomène a même tendance à se répandre, inspirant d'autres âmes en quête de fortune, ou simplement de quoi vivre.

Dans un sens, les médias ont ici eu une certaine influence positive en permettant au monde entier de s'apercevoir comme le phénomène était important, et comme il était nécessaire de dépenser de l'énergie –et de l'argent- dans cette lutte. L'opinion publique tolère les choix faits par ses gouvernements lorsque les citoyens en « voient » les raisons. Il ne faudrait pas cependant que le projecteur rivé sur la Somalie fasse relâcher l'attention dans d'autres zones touchées, où les efforts s'étaient avérés payants.

La lutte ne pourra se faire que si les forces armées et les gouvernements perpétuent les efforts jusqu'alors fournis. Les pays comme la Somalie se doivent de laisser œuvrer des forces extérieures, pour aider à rétablir l'ordre dans la région, tout en gardant un œil sur les moyens utilisés. La lutte parallèle, en mer (et aussi dans les airs) et à terre, en mobilisant les forces internationales, pourrait payer. Et cette « réussite » démontrerait la capacité qu'ont les Etats à coopérer entre eux, pour l'intérêt commun, de la même manière qu'au sein des Etats eux-mêmes. Cette démonstration de coopération, et de mise en œuvre de moyens volontairement pour lutter contre un ennemi commun pour le bien du commerce mondial, donc de tous, n'irait pas contre le principe de souveraineté de chaque Etat. Bien au contraire, chaque Etat, à hauteur de ses moyens, aurait participé au résultat commun, tout en restant maître de ses choix, car ses efforts ne lui auraient été imposés par aucune autorité supérieure.

Søren Skou, associé et directeur général de Maersk tankers, faisant partie du domaine des armateurs directement concernés par le problème, a montré un certain désarroi en novembre 2008, lorsque le compteur des actes de piraterie devenait alarmant : « *Ce phénomène doit être traité par les autorités compétentes et la communauté internationale car ce n'est pas un problème que l'industrie maritime*

peut résoudre seule ». En effet, les armateurs ne peuvent pour le moment pas concrètement intervenir pour lutter contre la piraterie, si ce n'est en mettant en place des moyens de prévention. Ils protègent leurs intérêts en souscrivant des polices efficaces mais chères, et le problème est alors déplacé sur les épaules des assureurs maritimes. Alors aujourd'hui, les yeux de tous sont tournés vers les institutions internationales qui doivent résoudre les problèmes trop nombreux et divers afférents à la piraterie et à la situation de détresse de la population berceau des pirates, mais aussi sur les puissances mondiales qui peuvent intervenir physiquement sur les zones touchées, en privilégiant le respect des règles du consentement des Etats concernés.

Sources

Auteurs

- Marguet Bernard, La piraterie maritime, DMF de février 1999
- Polere Pascal, La piraterie maritime aujourd'hui, DMF de mai 2005
- Scapel Christian et Bonassies Pierre, Traité de droit maritime
- Touret Corinne, Piraterie maritime et aérienne

Internet

- Association française des capitaines de navire (AFCAN) : www.afcan.org
- Bureau Maritime International (BMI) : www.icc-ccs.org
- Chambre de Commerce Internationale (CCI) : www.iccwbo.org
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), www.unctad.org
- Fédération Française des Sociétés d'Assurance (FFSA) : www.ffsa.fr
- Ministère de la Défense français : www.defense.gouv.fr
- Organisation des Nations-Unies (ONU) : www.un.org
- Wikipedia : www.wikipedia.com

Sources inclassables

- Emission Thalassa diffusée le 29 mars 2009 sur France 3
- Indications de Michel Bottalla Gambetta, professeur de sécurité maritime
- La Tribune de l'Assurance, n°135, avril 2009
- Communications quotidiennes d'Armateurs de France
- Conférence sur la piraterie 2009, Docks de Marseille
- Conférence sur les assurances 2009, Club du Vieux port

Table des annexes

Annexe 1 : Carte récente sur les foyers de piraterie dans le monde p. 91

Annexe 2 : Photographies du Sirius star p.91

Annexe 3 : Canal de Suez p.93

Annexe 4 : Convention sur la haute mer, texte intégral p.93

Annexe 5 : Extraits de la convention sur le droit de la mer p.97

Annexe 6 : Convention sur la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, texte intégral p.101

Annexe 7 : Résolution 1816 du Conseil de sécurité des Nations Unies p.109

Annexe 8 : Rapport annuel de l'OMI 2008 p.112

Annexe 9 : Carte du Bureau maritime international « Live piracy map » 2009 p.118

Annexe 10 : Modèle de « Piracy alert » p.118

Annexe 11 : Modèles de photographies des navires suspectés p.119

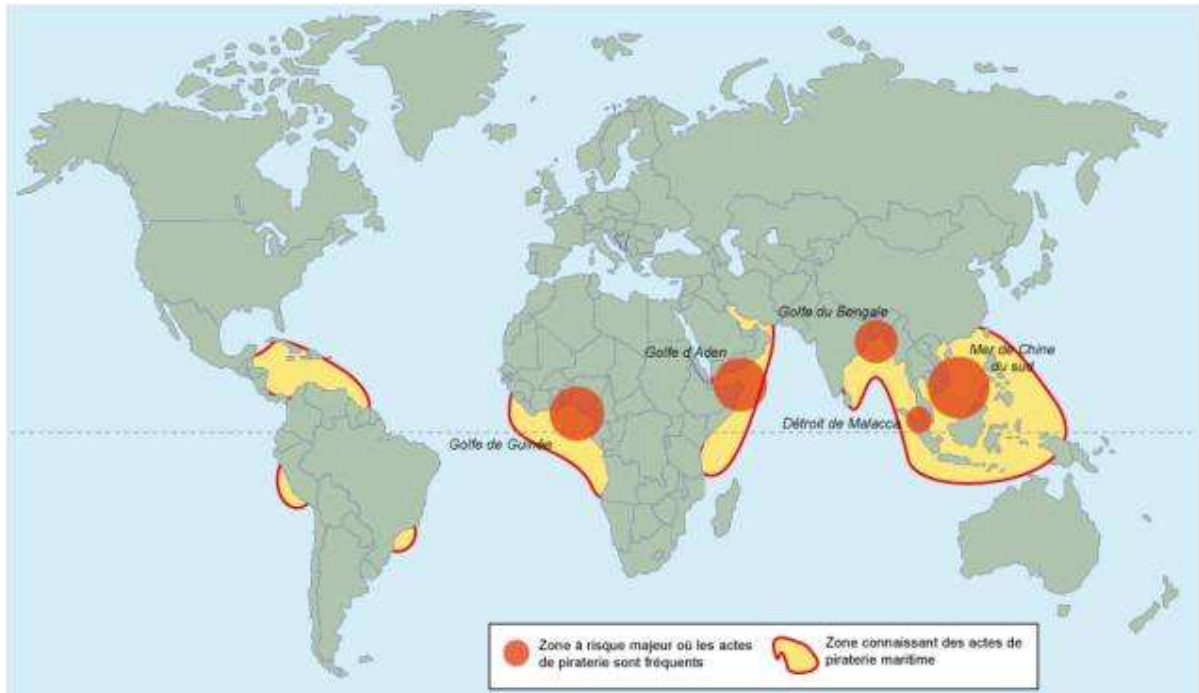
Annexe 12 : Action commune 2008/851/PESC de l'Union européenne EU NAVFOR Somalie, Opération Atalante, texte intégral p.120

Annexe 13 : Carte de l'Afrique p.125

Annexe 14 : Photographies des pirates attaquant le Faina p.125

Annexes

Annexe 1 : Carte mondiale des foyers de la piraterie – 2008



Annexe 2 : le Sirius star retenu en otage – Largage de la rançon par parachute



Annexe 2bis : Le largage de la rançon en parachute



Annexe 3 : Photographie et situation géographique du canal de Suez



Annexe 4 : Extraits de la Convention sur la haute mer

Faite à Genève le 29 avril 1958

Faite à Genève le 29 avril 1958. Entrée en vigueur le 30 septembre 1962.
Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 450, p. 82.

Article premier

On entend par « haute mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat.

Article 2

La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun Etat ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté.
La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment, pour les Etats riverains ou non de la mer :

- 1) La liberté de la navigation;
- 2) La liberté de la pêche;
- 3) La liberté d'y poser des câbles et des pipelines sous-marins;
- 4) La liberté de la survoler.

Ces libertés, ainsi que les autres libertés reconnues par les principes généraux du droit international, sont exercées par tous les Etats en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la liberté de la haute mer présente pour les autres Etats.

Article 4

Tous les Etats, riverains ou non de la mer, ont le droit de faire naviguer en haute mer des navires arborant leur pavillon.

Article 8

1. Les navires de guerre jouissent en haute mer d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.
2. Aux fins des présents articles, l'expression « navire de guerre » désigne un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité.

Le commandant doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire, et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

Article 9

Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental non commercial jouissent, en haute mer, d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

Article 12

1. Tout Etat est tenu d'obliger le capitaine d'un navire naviguant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage ou les passagers :

a) A prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre;

- b) A se porter à toute la vitesse possible au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part;
 - c) Après un abordage, à prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers et, dans la mesure du possible, à indiquer à l'autre navire le nom de son propre navire, son port d'enregistrement et le port le plus proche qu'il touchera.
2. Tous les Etats riverains favoriseront la création et l'entretien d'un service adéquat et efficace de recherche et de sauvetage pour assurer la sécurité en mer et au-dessus de la mer, et concluront à cette fin, le cas échéant, des accords régionaux de coopération mutuelle avec les Etats voisins.

Article 14

Tous les Etats doivent coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre endroit ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

Article 15

Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés :

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

Article 16

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 15, perpétrés par un navire de guerre ou un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

Article 17

Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs destinés, par les personnes sous le contrôle desquelles ils se trouvent effectivement, à commettre l'un des actes visés à l'article 15. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes, tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes coupables de ces actes.

Article 18

Un navire ou aéronef peut conserver sa nationalité malgré sa transformation en navire ou aéronef pirate. La conservation ou la perte de la nationalité sont déterminées conformément à la loi de l'Etat qui avait conféré cette nationalité.

Article 19

Tout Etat peut saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire capturé à la suite d'actes de piraterie et qui est au pouvoir de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord dudit navire ou aéronef, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne les navires, les aéronefs ou les biens, réserve faite des droits de tierces personnes de bonne foi.

Article 20

Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans un motif suffisant, l'Etat qui a appréhendé le navire ou l'aéronef est responsable, vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité, de toute perte ou de tout dommage causé par la capture.

Article 21

Toute saisie pour cause de piraterie ne peut être exécutée que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou par d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et autorisés à cet effet.

Article 22

1. Sauf dans les cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traité, un navire de guerre rencontrant en haute mer un navire de commerce étranger ne peut l'arraisonner à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser :
 - a) Que ledit navire se livre à la piraterie; ou
 - b) Que le navire se livre à la traite des esclaves; ou
 - c) Que le navire, arborant un pavillon étranger ou refusant de hisser son pavillon, est en réalité un navire ayant la même nationalité que le navire de guerre.
2. Dans les cas prévus aux alinéas a, b et c, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut envoyer une embarcation, sous le commandement d'un officier, au navire suspect. Si, après vérification des papiers, les soupçons subsistent, il peut procéder à un examen ultérieur à bord du navire, qui doit être effectué avec tous les égards possibles.
3. Si les soupçons ne se trouvent pas fondés, et que le navire arrêté n'ait commis aucun acte les justifiant, il doit être indemnisé de toute perte ou de tout dommage.

Article 23

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire qui ordonne de stopper à un navire étranger naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le navire intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë telle qu'elle est définie à l'article 24 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, la

poursuite ne peut être entamée que pour cause de violation des droits que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger.

2. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale du pays auquel il appartient ou dans celle d'une tierce puissance.

3. La poursuite n'est considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivant se soit assuré, par les moyens utilisables dont il dispose, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations ou d'autres embarcations qui travaillent en équipe et utilisent le navire poursuivi comme navire gigogne se trouvent à l'intérieur des limites de la mer territoriale, ou le cas échéant, dans la zone contiguë. La poursuite ne peut être commencée qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou auditif, donné à une distance permettant au navire intéressé de le voir ou de l'entendre.

4. Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et spécialement autorisés à cet effet.

5. Dans le cas d'une poursuite effectuée par un aéronef :

a) Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* à ce mode de poursuite;

b) L'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre activement le navire jusqu'à ce qu'un navire ou un aéronef de l'Etat riverain alerté par l'aéronef arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins que l'aéronef ne puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arraisonnement d'un navire en haute mer, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction, s'il n'a pas été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef lui-même ou par d'autres aéronefs ou navires qui continuent la poursuite sans interruption.

6. La relâche d'un navire arrêté à un endroit relevant de la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat, en vue d'un examen par les autorités compétentes, ne peut être exigée du seul fait que le navire et son escorte aient traversé une partie de la haute mer lorsque les circonstances ont rendu nécessaire cette traversée.

7. Si un navire a été arraisonné ou saisi en haute mer dans des circonstances qui ne justifient pas l'exercice du droit de poursuite, il doit être indemnisé de toute perte ou de tout dommage.

Article 30

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux conventions ou aux autres accords internationaux en vigueur dans les rapports entre Etats.

Annexe 5 : Extraits de la Convention sur le droit de la mer

Article 100

Obligation de coopérer à la répression de la piraterie

Tous 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.

Article 101

Définition de la piraterie

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

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;

ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

Article 102

Piraterie du fait d'un navire de guerre, d'un navire d'Etat ou d'un aéronef d'Etat dont l'équipage s'est mutiné

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 101, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire ou un aéronef privé.

Article 103

Définition d'un navire ou d'un aéronef pirate

Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs dont les personnes qui les contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont

servi à commettre de tels actes tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables.

Article 104

Conservation ou perte de la nationalité d'un navire ou d'un aéronef pirate

Un navire ou aéronef devenu pirate peut conserver sa nationalité. La conservation ou la perte de la nationalité est régie par le droit interne de l'Etat qui l'a conférée.

Article 105

Saisie d'un navire ou d'un aéronef pirate

Tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi.

Article 106

Responsabilité en cas de saisie arbitraire

Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'Etat qui y a procédé est responsable vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait.

Article 107

Navires et aéronefs habilités à effectuer une saisie pour raison de piraterie

Seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie.

4. En haute mer, un Etat ayant juridiction conformément au paragraphe 3 peut, en conformité avec l'article 110, arrêter toute personne ou immobiliser tout navire qui diffuse des émissions non autorisées et saisir le matériel d'émission.

Article 110

Droit de visite

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

a) se livre à la piraterie;

b) se livre au transport d'esclaves;

c) sert à des émissions non autorisées, l'Etat du pavillon du navire de guerre ayant juridiction en vertu de l'article 109;

d) est sans nationalité; ou

e) a en réalité la même nationalité que le navire de guerre, bien qu'il batte pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon.

2. Dans les cas visés au paragraphe 1, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut dépêcher une embarcation, sous le commandement d'un officier, auprès du navire suspect. Si, après vérification des documents, les soupçons subsistent, il peut poursuivre l'examen à bord du navire, en agissant avec tous les égards possibles.

3. Si les soupçons se révèlent dénués de fondement, le navire arraisonné est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuel, à condition qu'il n'ait commis aucun acte le rendant suspect.

4. Les présentes dispositions s'appliquent mutatis mutandis aux aéronefs militaires.

5. Les présentes dispositions s'appliquent également à tous autres navires ou aéronefs dûment autorisés et portant des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public.

Article 111

Droit de poursuite

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat côtier ont de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans les eaux archipélagiques, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à la condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire qui ordonne de stopper au navire étranger naviguant dans

la mer territoriale ou dans la zone contiguë s'y trouve également au moment de la réception de l'ordre par le navire visé. Si le navire étranger se trouve dans la zone contiguë, définie à l'article 33, la poursuite ne peut être engagée que s'il a violé des droits que l'institution de cette zone a pour objet de protéger.

2. Le droit de poursuite s'applique mutatis mutandis aux infractions aux lois et règlements de l'Etat côtier applicables, conformément à la Convention, à la zone économique exclusive ou au plateau continental, y compris les zones de sécurité entourant les installations situées sur le plateau continental, si ces infractions ont été commises dans les zones mentionnées.

3. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'Etat dont il relève ou d'un autre Etat.

4. La poursuite n'est considérée comme commencée que si le navire poursuivant s'est assuré, par tous les moyens utilisables dont il dispose, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations ou d'autres embarcations fonctionnant en équipe et utilisant le navire poursuivi comme navire gigogne se trouvent à l'intérieur des limites de la mer territoriale ou, le cas échéant, dans la zone contiguë, dans la zone économique exclusive ou au-dessus du plateau continental. La poursuite ne peut commencer qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou sonore, donné à une distance permettant au navire visé de le percevoir.

5. Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires ou d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'il sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet.

6. Dans le cas où le navire est poursuivi par un aéronef :

a) les paragraphes 1 à 4 s'appliquent mutatis mutandis;

b) l'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre le navire jusqu'à ce qu'un navire ou un autre aéronef de l'Etat côtier, alerté par le premier aéronef, arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins qu'il ne puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arrêt d'un navire en dehors de la mer territoriale, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction; il faut encore qu'il ait été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef qui l'a repéré ou par d'autres aéronefs ou navires sans que la poursuite ait été interrompue.

7. La mainlevée de l'immobilisation d'un navire arrêté en un lieu relevant de la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat en vue d'une enquête par les autorités compétentes ne peut être exigée pour le seul motif que le navire a traversé sous escorte, parce que les circonstances l'imposaient, une partie de la zone économique exclusive ou de la haute mer.

8. Un navire qui a été stoppé ou arrêté en dehors de la mer territoriale dans des circonstances ne justifiant pas l'exercice du droit de poursuite est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuels.

Annexe 6 : Extraits de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime

Conclue le 10 mars 1988

Les Etats Parties à la présente Convention, ayant présents à l'esprit les buts et principes de la Charte des Nations Unies concernant le maintien de la paix et de la sécurité internationales et le développement de relations amicales et de la coopération entre les Etats, reconnaissant en particulier que chacun a droit à la vie, à la liberté et à la sécurité de sa personne, ainsi qu'il est prévu dans la Déclaration universelle des droits de l'homme et dans le Pacte international relatif aux droits civils et politiques, profondément préoccupés par l'escalade, dans le monde entier, des actes de terrorisme, sous toutes ses formes, qui mettent en danger ou anéantissent des vies humaines innocentes, compromettent les libertés fondamentales et portent gravement atteinte à la dignité des personnes, considérant que les actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services maritimes et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de la navigation maritime, considérant que de tels actes préoccupent gravement la communauté internationale dans son ensemble, convaincus de l'urgente nécessité de développer une coopération internationale entre les Etats en ce qui concerne l'élaboration et l'adoption de mesures efficaces et pratiques destinées à prévenir tous les actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime, et à poursuivre et punir leurs auteurs, rappelant la résolution 40/61 de l'Assemblée générale des Nations Unies du 9 décembre 1985, par laquelle il est notamment «demandé instamment à tous les Etats, unilatéralement et en collaboration avec les autres Etats, ainsi qu'aux organes compétents de l'Organisation des Nations Unies, de contribuer à l'élimination progressive des causes sous-jacentes du terrorisme international et de prêter une attention spéciale à toutes les situations – notamment le colonialisme, le racisme, les situations qui révèlent des violations massives et flagrantes des droits de l'homme et des libertés fondamentales et celles qui sont liées à l'occupation étrangère – qui pourraient susciter des actes de terrorisme international et compromettre la paix et la sécurité internationales», rappelant en outre que la résolution 40/61 «condamne sans équivoque comme criminels tous les actes, méthodes et pratiques de terrorisme, où qu'ils se produisent et quels qu'en soient les auteurs, notamment ceux qui compromettent les relations amicales entre les Etats et la sécurité de ceux-ci», rappelant également que, par la résolution 40/61, l'Organisation maritime internationale était invitée à «étudier le problème du terrorisme exercé à bord de navires ou contre des navires, en vue de formuler des recommandations sur les mesures qu'il y aurait lieu de prendre», ayant présenté à l'esprit la résolution A.584(14), en date du 20 novembre 1985, de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, qui demandait la mise au point de mesures visant à prévenir les actes

illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages, notant que les actes de l'équipage qui relèvent de la discipline normale du bord ne sont pas visés par la présente Convention, affirmant qu'il est souhaitable de garder à l'étude les règles et normes relatives à la prévention et au contrôle des actes illicites contre les navires et les personnes se trouvant à bord de ces navires, en vue de les mettre à jour selon que de besoin, et, à cet égard, prenant note avec satisfaction des mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages, recommandées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, affirmant en outre que les questions qui ne sont pas réglementées par la présente Convention continueront d'être régies par les règles et principes du droit international général, reconnaissant la nécessité pour tous les Etats, dans la lutte contre les actes illicites contre la sécurité de navigation maritime, de respecter strictement les règles et principes du droit international général, sont convenus de ce qui suit:

Art. 2

1. La présente Convention ne s'applique pas:
 - a) aux navires de guerre; ou
 - b) aux navires appartenant à un Etat ou exploités par un Etat lorsqu'ils sont utilisés comme navires de guerre auxiliaires ou à des fins de douane ou de police; ou
 - c) aux navires qui ont été retirés de la navigation ou désarmés.
2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux immunités dont jouissent les navires de guerre et les autres navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales.

Art. 3

1. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement:
 - a) s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence; ou
 - b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou
 - c) détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou
 - d) place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer au navire ou à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou
 - e) détruit ou endommage gravement des installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire; ou
 - f) communique une information qu'elle sait être fautive et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire; ou
 - g) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux al. a) à f), que celle-ci ait été commise ou tentée.
2. Commet également une infraction pénale toute personne qui:

- a) tente de commettre l'une des infractions prévues au par. 1; ou
- b) incite une autre personne à commettre l'une des infractions prévues au par. 1, si l'infraction est effectivement commise, ou est de toute autre manière le complice de la personne qui commet une telle infraction; ou
- c) menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux al. b), c) et e) du par. 1, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire en question, ladite menace étant ou non assortie, selon la législation nationale, d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.

Art. 4

1. La présente Convention s'applique si le navire navigue ou si, d'après son plan de route, il doit naviguer dans des eaux, à travers des eaux ou en provenance d'eaux situées au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un seul Etat, ou des limites latérales de sa mer territoriale avec les Etats adjacents.
2. Dans les cas où la Convention n'est pas applicable conformément au par. 1, ses dispositions sont toutefois applicables si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat Partie autre que l'Etat visé au par. 1.

Art. 5

Tout Etat Partie réprime les infractions prévues à l'art. 3 par des peines appropriées qui prennent en considération la nature grave de ces infractions.

Art. 6

1. Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'art. 3 quand l'infraction est commise:
 - a) à l'encontre ou à bord d'un navire battant, au moment de la perpétration de l'infraction, le pavillon de cet Etat; ou
 - b) sur le territoire de cet Etat, y compris sa mer territoriale; ou
 - c) par un ressortissant de cet Etat.
2. Un Etat Partie peut également établir sa compétence aux fins de connaître de l'une quelconque des ces infractions:
 - a) lorsqu'elle est commise par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans cet Etat; ou
 - b) lorsque, au cours de sa perpétration, un ressortissant de cet Etat est retenu, menacé, blessé ou tué; ou
 - c) lorsqu'elle est commise dans le but de contraindre cet Etat à accomplir un acte quelconque ou à s'en abstenir.
3. Tout Etat Partie qui a établi sa compétence pour les cas visés au par. 2 le notifie au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (dénommé ci-après «le Secrétaire général»). Si ledit Etat Partie abroge ensuite cette législation, il le notifie au Secrétaire général.
4. Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'art. 3 dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas vers l'un quelconque des Etats Parties qui ont établi leur compétence conformément aux par. 1 et 2 du présent article.
5. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément à la législation nationale.

Art. 7

1. S'il estime que les circonstances le justifient et conformément à sa législation, tout Etat Partie sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.
2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête à titre préliminaire en vue d'établir les faits, conformément à sa propre législation.
3. Toute personne à l'égard de laquelle sont prises les mesures visées au par. 1 du présent article est en droit:
 - a) de communiquer sans retard avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité ou qui est autrement habilité à établir cette communication ou, s'il s'agit d'une personne apatride, de l'Etat sur le territoire duquel elle a sa résidence habituelle;
 - b) de recevoir la visite d'un représentant de cet Etat.
4. Les droits visés au par. 3 s'exercent dans le cadre des lois et règlements de l'Etat sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction, étant entendu toutefois que ces lois et règlements doivent permettre la pleine réalisation des fins pour lesquelles les droits sont accordés en vertu du par. 3.
5. Lorsqu'un Etat Partie a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, les Etats qui ont établi leur compétence conformément au par. 1 de l'art. 6 et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête à titre préliminaire visée au par. 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Art. 8

1. Le capitaine d'un navire d'un Etat Partie (l'«Etat du pavillon») peut remettre aux autorités de tout autre Etat Partie (l'«Etat destinataire») toute personne dont il a de sérieuses raisons de croire qu'elle a commis l'une des infractions prévues à l'art. 3.
2. L'Etat du pavillon veille à ce que le capitaine de son navire soit tenu, lorsque cela est possible dans la pratique et si possible avant d'entrer dans la mer territoriale de l'Etat destinataire avec à son bord toute personne qu'il se propose de remettre conformément aux dispositions du par. 1, de notifier aux autorités de l'Etat destinataire son intention de remettre cette personne et les raisons qui motivent cette décision.
3. L'Etat destinataire accepte la remise de ladite personne, sauf s'il a des raisons de croire que la Convention ne s'applique pas aux faits qui motivent la remise, et agit conformément aux dispositions de l'art. 7. Tout refus de recevoir une personne doit être motivé.
4. L'Etat du pavillon veille à ce que le capitaine de son navire soit tenu de communiquer aux autorités de l'Etat destinataire les éléments de preuve ayant trait à l'infraction présumée qui sont en sa possession.
5. Un Etat destinataire qui a accepté la remise d'une personne conformément aux dispositions du par. 3 peut à son tour demander à l'Etat du pavillon d'accepter la remise de cette personne. L'Etat du pavillon examine une telle demande et, s'il y donne suite, agit conformément aux dispositions de l'art. 7. Si l'Etat

du pavillon rejette une demande, il communique à l'Etat destinataire les raisons qui motivent cette décision.

Art. 9

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte de quelque façon que ce soit les règles du droit international concernant l'exercice de la compétence des Etats en matière d'enquête ou d'exécution à bord des navires qui ne battent pas leur pavillon.

Art. 10

1. L'Etat Partie sur le territoire duquel l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert est tenu, dans les cas où l'art. 6 s'applique, s'il ne l'extrade pas, de soumettre l'affaire, sans retard et sans aucune exception, que l'infraction ait été ou non commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale selon une procédure conforme à la législation de cet Etat. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute autre infraction de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.
2. Toute personne contre laquelle une procédure est engagée en raison d'une des infractions prévues à l'art. 3 jouit de la garantie d'un traitement équitable à tous les stades de la procédure, y compris la jouissance de tous les droits et garanties prévus pour une telle procédure par les lois de l'Etat sur le territoire duquel elle se trouve.

Art. 11

1. Les infractions prévues à l'art. 3 sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats Parties. Les Etats Parties s'engagent à comprendre ces infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.
2. Si un Etat Partie qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat Partie avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, l'Etat Partie requis a la latitude de considérer la présente Convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne les infractions prévues à l'art. 3. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat Partie requis.
3. Les Etats Parties qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions prévues à l'art. 3 comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.
4. Si nécessaire, entre Etats Parties, les infractions prévues à l'art. 3 sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration qu'en un lieu relevant de la juridiction de l'Etat Partie qui demande l'extradition.
5. Un Etat Partie qui reçoit plus d'une demande d'extradition émanant d'Etats qui ont établi leur compétence conformément aux dispositions de l'art. 7 et qui décide de ne pas engager des poursuites tient dûment compte, lorsqu'il choisit l'Etat vers lequel l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction doit être extradé, des intérêts et responsabilités de l'Etat Partie dont le navire battait le pavillon au moment de la perpétration de l'infraction.
6. Lorsqu'il examine une demande d'extradition soumise en vertu de la présente Convention au sujet de l'auteur présumé d'une infraction, l'Etat requis tient dûment compte de la question de savoir si cette personne peut exercer ses droits, tels que prévus au par. 3 de l'art. 7, dans l'Etat requérant.

7. S'agissant des infractions définies dans la présente Convention, les dispositions de tous les traités et accords d'extradition conclus entre Etats Parties sont modifiées entre Etats Parties dans la mesure où elles sont incompatibles avec la présente Convention.

Art. 12

1. Les Etats Parties s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions prévues à l'art. 3, y compris pour l'obtention des éléments de preuve dont ils disposent et qui sont nécessaires aux fins de la procédure.

2. Les Etats Parties s'acquittent de leurs obligations en vertu du par. 1 en conformité avec tout traité d'entraide judiciaire qui peut exister entre eux. En l'absence d'un tel traité, les Etats Parties s'accordent cette entraide en conformité avec leur législation nationale.

Art. 13

1. Les Etats Parties collaborent à la prévention des infractions prévues à l'art. 3, notamment:

a) en prenant toutes les mesures possibles afin de prévenir la préparation, sur leurs territoires respectifs, des infractions destinées à être commises à l'intérieur ou en dehors de leurs territoires;

b) en échangeant des renseignements en conformité avec les dispositions de leur législation nationale et en coordonnant les mesures administratives et autres prises, le cas échéant, afin de prévenir la perpétration des infractions prévues à l'art. 3.

2. Lorsque le voyage d'un navire a été retardé ou interrompu, du fait de la perpétration d'une infraction prévue à l'art. 3, tout Etat Partie sur le territoire duquel se trouvent le navire, les passagers ou l'équipage, doit faire tout son possible pour éviter que le navire, ses passagers, son équipage ou sa cargaison ne soient indûment retenus ou retardés.

Art. 14

Tout Etat Partie qui a lieu de croire qu'une infraction prévue à l'art. 3 sera commise fournit, conformément à sa législation nationale, aussi rapidement que possible, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui, à son avis, seraient les Etats ayant établi leur compétence conformément à l'art. 6.

Art. 15

1. Tout Etat Partie communique aussi rapidement que possible au Secrétaire général, conformément à la législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs:

a) aux circonstances de l'infraction;

b) aux mesures prises en application du par. 2 de l'art. 13;

c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et, en particulier, au résultat de toute procédure d'extradition ou autre procédure judiciaire.

2. L'Etat Partie dans lequel une action pénale a été engagée contre l'auteur présumé de l'infraction en communique, conformément à sa législation nationale, le résultat définitif au Secrétaire général.

3. Les renseignements communiqués conformément aux par. 1 et 2 sont transmis par le Secrétaire général à tous les Etats Parties, aux Membres de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée «l'Organisation»), aux autres Etats concernés et aux organisations intergouvernementales internationales appropriées.

Art. 20

1. Une conférence peut être convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.
2. Le Secrétaire général convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention pour réviser ou modifier la Convention, à la demande d'un tiers des Etats Parties ou de dix Etats Parties, si ce dernier chiffre est plus élevé.
3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée.

Champ d'application de la convention le 20 mars 2002

Etats parties Ratification Adhésion (A) Entrée en vigueur

Algérie*	11 février 1998	A	12 mai 1998
Allemagne	6 novembre 1990	A	1er mars 1992
Argentine*	17 août 1993		15 novembre 1993
Australie	19 février 1993	A	20 mai 1993
Autriche	28 décembre 1989		1er mars 1992
Barbade	6 mai 1994	A	4 août 1994
Botswana	14 septembre 2000	A	13 décembre 2000
Bulgarie	8 juillet 1999		6 octobre 1999
Canada	18 juin 1993		16 septembre 1993
Chili	22 avril 1994		21 juillet 1994
Chine*	20 août 1991		1er mars 1992
Chypre	2 février 2000	A	2 mai 2000
Danemark*	25 août 1995		23 novembre 1995
Egypte*	8 janvier 1993		8 avril 1993
El Salvador	7 décembre 2000	A	7 mars 2001
Espagne	7 juillet 1989		1er mars 1992
Etats-Unis	6 décembre 1994		6 mars 1995
Finlande	12 novembre 1998		10 février 1999
France*	2 décembre 1991		1er mars 1992
Gambie	1er novembre 1991	A	1er mars 1992
Grèce	11 juin 1993		9 septembre 1993
Hongrie	9 novembre 1989		1er mars 1992
Inde*	15 octobre 1999	A	13 janvier 2000
Italie	26 janvier 1990		1er mars 1992
Japon	24 avril 1998	A	23 juillet 1998
Liban	16 décembre 1994	A	16 mars 1995
Libéria	5 octobre 1995		3 janvier 1996
Marshall, Iles	29 novembre 1994	A	27 février 1995
Mexique*	13 mai 1994	A	11 août 1994
Norvège	18 avril 1991		1er mars 1992
Nouvelle-Zélande	10 juin 1999		8 septembre 1999
Oman	24 septembre 1990	A	1er mars 1992

Ouzbékistan 25 septembre 2000 A 24 décembre 2000
Pakistan 20 septembre 2000 A 19 décembre 2000
Pays-Bas 5 mars 1992 3 juin 1992
Pologne 25 juin 1991 1er mars 1992
Portugal* 5 janvier 1996 A 4 avril 1996
Roumanie 2 juin 1993 A 31 août 1993
Royaume-Uni 3 mai 1991 1er mars 1992
Ile de Man 8 février 1999 7 mai 1999
Seychelles 24 janvier 1989 1er mars 1992
Slovaquie 8 décembre 2000 A 8 mars 2001
Soudan 22 mai 2000 A 20 août 2000
Sri Lanka 4 septembre 2000 A 3 décembre 2000
Suède 13 septembre 1990 1er mars 1992
Suisse 12 mars 1993 10 juin 1993
Trinité-et-Tobago 27 juillet 1989 A 1er mars 1992
Tunisie* 6 mars 1998 A 4 juin 1998
Turkménistan 8 juin 1999 A 6 septembre 1999
Turquie* 6 mars 1998 4 juin 1998
Ukraine 21 avril 1994 20 juillet 1994
Vanuatu 18 février 1999 A 19 mai 1999
Yémen 30 juin 2000 A 28 septembre 2000
* Réserves et déclarations, voir ci-après.

Réserves et déclarations

France

1. En ce qui concerne l'art. 3, par. 2, la République française entend par «tentative», «incitation», «complicité» et «menace», la tentative, l'incitation, la complicité et la menace telles qu'elles sont définies dans les conditions prévues par la législation pénale française.
2. La République française ne se considère pas liée par les dispositions de l'art. 16, par. 1, selon lequel: «tout différend entre des Etats Parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation dans un délai raisonnable est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour».

[...]

Annexe 7

Résolution 1816 adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies le 2 juin 2008

—
Le Conseil de sécurité,

Rappelant ses résolutions antérieures et les déclarations de son président concernant la situation en Somalie,

profondément préoccupé par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires font peser sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie, sur la sécurité des routes maritimes commerciales et sur la navigation internationale, *Se déclarant préoccupé* de ce qu'il ressort des rapports trimestriels publiés depuis 2005 par l'Organisation maritime internationale (OMI) que des actes de piraterie et des vols à main armée continuent de se produire, en particulier dans les eaux situées au large des côtes somaliennes,

Affirmant que le droit international, tel qu'édicté dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en date du 10 décembre 1982 (" la Convention "), définit le cadre juridique de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée, parmi d'autres activités menées sur les océans, *Réaffirmant* les dispositions du droit international concernant la répression de la piraterie, en particulier la Convention, et *rappelant* que ces dispositions établissent les principes directeurs d'une coopération aussi totale que possible dans la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, y compris, entre autres mesures, pour ce qui est d'arraisonner, de fouiller et de saisir les navires se livrant ou soupçonnés de se livrer à des actes de piraterie et d'appréhender les personnes se livrant à de tels actes en vue de les traduire en justice,

Réaffirmant qu'il respecte la souveraineté, l'intégrité territoriale, l'indépendance politique et l'unité de la Somalie,

Tenant compte de la crise que traverse la Somalie et du fait que le Gouvernement fédéral de transition n'a les moyens ni de tenir les pirates à distance ni de patrouiller dans les voies de circulation maritime internationales proches des côtes du pays ou dans ses eaux territoriales et d'en assurer la sécurité, *Déplorant* les récents incidents au cours desquels des navires ont été attaqués ou détournés dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes, y compris l'attaque ou le détournement de navires affrétés par le Programme alimentaire mondial et de nombreux navires commerciaux, déplorant les graves répercussions de ces attaques sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide alimentaire et des autres secours humanitaires destinés aux populations somaliennes, et déplorant les graves dangers que ces

attaques représentent pour les navires, leurs équipages, leurs passagers et leur cargaison, *Prenant acte* des lettres datées des 5 juillet et 18 septembre 2007 que le Secrétaire général de l'OMI a adressées au Secrétaire général au sujet des problèmes de piraterie au large des côtes somaliennes et la résolution A.1002 (25) de l'OMI, dans laquelle les gouvernements ont été vivement engagés à accroître leurs efforts en vue de prévenir et de réprimer, dans le respect des dispositions du droit international, les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires, où qu'ils se produisent, et *rappelant* le communiqué conjoint de l'OMI et du Programme alimentaire mondial en date du 10 juillet 2007, *Prenant note* de la lettre datée du 9 novembre 2007 que le Secrétaire général a adressée au Président du Conseil de sécurité pour l'informer que le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie a besoin et serait heureux de recevoir une aide internationale pour faire face au problème, *Prenant note en outre* de la lettre que le Représentant permanent de la République somalienne auprès de l'Organisation des Nations Unies a adressée au Président du Conseil de sécurité le 27 février 2008 pour lui indiquer que le Gouvernement fédéral de transition demandait au Conseil de l'aider, d'urgence, à assurer la sécurité des eaux territoriales somaliennes et des eaux internationales situées au large des côtes du pays, afin d'y garantir la sécurité du transport maritime et de la navigation, *Constatant* que les actes de piraterie et les vols à main armée subis par des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes, enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menacer la paix internationale et la sécurité de la région, *Agissant* en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies,

1. *Condamne et déplore* tous actes de piraterie et vols à main armée commis contre des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes;
2. *Engage* les États dont les navires de guerre et les aéronefs militaires opèrent en haute mer au large des côtes somaliennes, ou dans l'espace aérien international situé au large de ces côtes, à faire preuve de vigilance à l'égard des actes de piraterie et des vols à main armée, et, dans cet esprit, *engage* en particulier les États désireux d'emprunter les routes maritimes commerciales situées au large des côtes somaliennes à renforcer et coordonner, en coopération avec le Gouvernement fédéral de transition, l'action menée pour décourager les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer;
3. *Engage également* tous les États à coopérer entre eux, avec l'OMI et, le cas échéant, avec les organisations régionales compétentes, au sujet des actes de piraterie et des vols à main armée commis dans les eaux territoriales de la Somalie et en haute mer au large de ses côtes et à se communiquer toutes informations y relatives, et à prêter assistance aux navires menacés ou attaqués par des pirates ou des voleurs armés, conformément au droit international applicable;
4. *Engage en outre* les États à coopérer avec les organisations intéressées, y compris l'Organisation maritime internationale, afin de veiller à ce que les navires ayant faculté de battre leur pavillon national reçoivent des directives et une formation appropriées concernant les techniques d'évitement, d'évasion et de

défense, et à éviter la zone pour autant que possible;

5. *Demande* aux États et aux organisations intéressées, y compris l'Organisation maritime internationale, de fournir à la Somalie et aux États côtiers voisins, à leur demande, une assistance technique visant à renforcer la capacité de ces États d'assurer la sécurité côtière et maritime, y compris la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et des côtes des pays voisins;

6. *Affirme* que les mesures édictées au paragraphe 5 de la résolution 733 (1992) et explicitées aux paragraphes 1 et 2 de la résolution 1425 (2002) ne s'appliquent pas à la fourniture d'assistance technique à la Somalie aux seules fins énoncées au paragraphe 5 ci-dessus, qui font l'objet d'une dérogation conformément à la procédure définie aux paragraphes 11 b) et 12 de la résolution 1772 (2007);

7. *Décide* que, pour une période de six mois à compter de l'adoption de la présente résolution, les États qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et dont le Gouvernement fédéral de transition aura préalablement communiqué les noms au Secrétaire général sont autorisés :

a) À entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable;

b) À utiliser, dans les eaux territoriales de la Somalie, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable, tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée;

8. *Demande* aux États coopérants de prendre les dispositions voulues pour garantir que les activités qu'ils mèneront conformément à l'autorisation accordée au paragraphe 7 de la présente résolution n'auront pas pour effet sur le plan pratique de refuser ou restreindre le droit de passage inoffensif des navires d'États tiers;

9. *Affirme* que l'autorisation donnée dans la présente résolution s'applique à la seule situation en Somalie et n'affecte pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention pour ce qui est de toute autre situation, et souligne en particulier qu'elle ne peut être regardée comme établissant un droit international coutumier, et affirme en outre que la présente autorisation n'a été donnée qu'à la suite de la réception de la lettre datée du 27 février 2008 adressée au Président du Conseil de sécurité par le Représentant permanent de la République somalienne auprès de l'Organisation des Nations Unies et transmettant l'accord du Gouvernement fédéral de transition;

10. *Demande* aux États participants de coordonner entre eux les mesures qu'ils prennent en application des paragraphes 5 et 7 ci-dessus;

11. *Demande* à tous les États, en particulier aux États du pavillon, aux États du port et aux États côtiers, ainsi qu'aux États de nationalité des victimes ou des auteurs d'actes de piraterie ou de vols à main armée et aux États tirant juridiction du droit international ou de leur droit interne, de coopérer en vue de déterminer lequel aura compétence et de prendre les mesures voulues d'enquête et de poursuite à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, conformément au droit international applicable, y compris le droit international des droits de l'homme, et de seconder ces efforts, notamment en fournissant une assistance en matière de logistique et d'accès aux voies de droit aux personnes relevant de leur juridiction et de leur contrôle, telles que les victimes, les témoins et les personnes détenues dans le cadre d'opérations menées en vertu de la présente résolution;

12. *Prie* les États qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition de l'informer dans un délai de trois mois de l'application des mesures qu'ils auront prises en exécution de l'autorisation découlant du paragraphe 7 ci-dessus;

13. *Prie* le Secrétaire général de lui rendre compte, dans les cinq mois suivant l'adoption de la présente résolution, de l'application de celle-ci et de la situation concernant la piraterie et les vols à main armée dans les eaux territoriales et en haute mer au large des côtes somaliennes;

14. *Prie* le Secrétaire général de l'OMI de lui faire rapport, en fonction des affaires portées à son attention sur accord de tous les États côtiers affectés et compte dûment tenu des arrangements de coopération bilatérale et régionale existants, sur la situation concernant la piraterie et les vols à main armée;

15. *Entend suivre* la situation et, le cas échéant, envisager de reconduire pour des périodes supplémentaires l'autorisation découlant du paragraphe 7 ci-dessus si le Gouvernement fédéral de transition lui en fait la demande;

16. *Décide* de rester saisi de la question.

Annexe 8

Extraits du rapport annuel 2008 de l'OMI sur les actes de piraterie

MSC.4/Circ.133 - 19 March 2009

REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS Annual report 2008

1 The Maritime Safety Committee, at its sixty-fifth session in May 1995, instructed the Secretariat to issue, as from 31 July 1995, monthly reports of all incidents of piracy and armed robbery against ships reported to the Organization and, in addition, on a quarterly basis, composite reports accompanied by an analysis,

on a regional basis, of the situation and an indication whether the frequency of incidents is increasing or decreasing and advising on any new feature or pattern of significance.

2 At its sixty-sixth session in June 1996, the Committee further instructed the Secretariat to prepare, after March of every year, an annual summary of all acts of piracy and armed robbery against ships, which had occurred during the previous year and had been reported to the Organization, based on their actual date and time of occurrence.

3 Pursuant to this request, the annexes hereto provide information on reports of piracy and armed robbery against ships received by the Secretariat since 1984, when relevant statistics started being compiled and, in particular, those which occurred in the course of 2008 as well as a regional analysis thereof.

4 The number of acts of piracy and armed robbery against ships, which were reported to the Organization to have occurred or to have been attempted in 2008, was 306, an increase of 24 (8.5%) over the figure for 2007.

5 From the information referred to above, it emerges that the areas most affected in 2008 were East Africa and the Far East, in particular the South China Sea, West Africa, South America and the Caribbean* and the Indian Ocean. Over the period under review, the number of acts reported to have occurred or to have been attempted increased from 67 to 72 in the South China Sea and from 60 to 134 in East Africa. There was a decrease from 60 to 50 in West Africa, from 40 to 26 in the Indian Ocean, from 12 to 2 in the Malacca Strait, from 25 to 19 in South America and the Caribbean, and from 7 to 1 in the Arabian Sea, over the 2007 figures. Most of the attacks worldwide were reported to have occurred or to have been attempted in the coastal States' concerned territorial waters while the ships were at anchor or berthed. In many of the reports received, the crews were violently attacked by groups of five to ten people carrying knives or guns.

* As reported to MSC 76 (MSC 76/23, paragraph 16.2), the geographically large South American and Caribbean region has been subdivided into three regions: South America (Atlantic), South America (Pacific) and the Caribbean. This change is reflected in all relevant reports issued as of 1 January 2003.

6 From the same information it emerges that, during the period under review, six (6) crew members were killed, forty-two (42) crew members were reportedly injured/assaulted. About seven hundred and seventy-four (774) crew members were reportedly taken hostage/kidnapped and about thirty-eight (38) crew members are still unaccounted for. One (1) vessel is reportedly still unaccounted for, and fifty-one ships (51) were reportedly hijacked.

7 The total number of incidents of piracy and armed robbery against ships, reported to have occurred or to have been attempted from 1984 to the end of December 2008, has risen to 4,821.

8 With regard to acts of piracy and armed robbery against ships reported to the Organization, information on acts of piracy and armed robbery against ships reported

to the Organization to have occurred or to have been attempted during 2008 has been circulated by means of monthly reports [...]

EAST AFRICA

Date Ship Name IMO No. Monthly Circular

MSC.4/Circ.133

ANNEX 1 : LIST OF ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS AND ATTEMPTED ATTACKS

21/09/2008 CAPT STEFANOS 9227194 MSC.4/Circ.126
20/09/2008 HENGAM 9212905 MSC.4/Circ.126
26/09/2008 GENIUS 9008811 MSC.4/Circ.126
25/09/2008 FAINA 7419377 MSC.4/Circ.126
20/09/2008 SAFMARINE ASIA 8413887 MSC.4/Circ.126
18/09/2008 GREAT CREATION 9175456 MSC.4/Circ.126
19/09/2008 UNI-PREMIER 9202223 MSC.4/Circ.126
18/09/2008 JO OAK 8112495 MSC.4/Circ.126
09/10/2008 AS SALAAM 7616286 MSC.4/Circ.127
02/10/2008 TORONTO 9302205 MSC.4/Circ.127
01/10/2008 ATHENA 4 9301639 MSC.4/Circ.127
01/10/2008 VANCOUVER VICTORY 8010843 MSC.4/Circ.127
01/10/2008 EVER UNICORN 9196967 MSC.4/Circ.127
01/10/2008 FOUR SPRINGS 8900402 MSC.4/Circ.127
07/09/2008 FONARUN NAREE 8323862 MSC.4/Circ.126
06/09/2008 FRONT VOYAGER 8902668 MSC.4/Circ.126
08/09/2008 OCEAN QUEEN 9368223 MSC.4/Circ.126
08/09/2008 OOCL TOKYO 9310238 MSC.4/Circ.126
03/09/2008 ORSOLINA BOTTIGLIERI 9219434 MSC.4/Circ.126
18/09/2008 CENTAURI 7701354 MSC.4/Circ.126
06/09/2008 SIGLOO DISCOVERY 8511964 MSC.4/Circ.126
05/09/2008 JIN YUAN MEN 7609207 MSC.4/Circ.126
10/09/2008 DARYA GYAN 9230127 MSC.4/Circ.126
14/09/2008 SHOU CHANG HAI 8316508 MSC.4/Circ.126
13/09/2008 DRENNEC 9359703 MSC.4/Circ.126
18/09/2008 TORM FREYA 9250490 MSC.4/Circ.126
15/09/2008 STOLT VALOR 9274290 MSC.4/Circ.126
10/09/2008 BRIGHT RUBY 8604474 MSC.4/Circ.126
10/09/2008 MICHAEL S 9230127 MSC.4/Circ.126
13/09/2008 GOLDEN ELIZABETH 9170949 MSC.4/Circ.126
12/09/2008 LE TONG 9175444 MSC.4/Circ.126

[...]

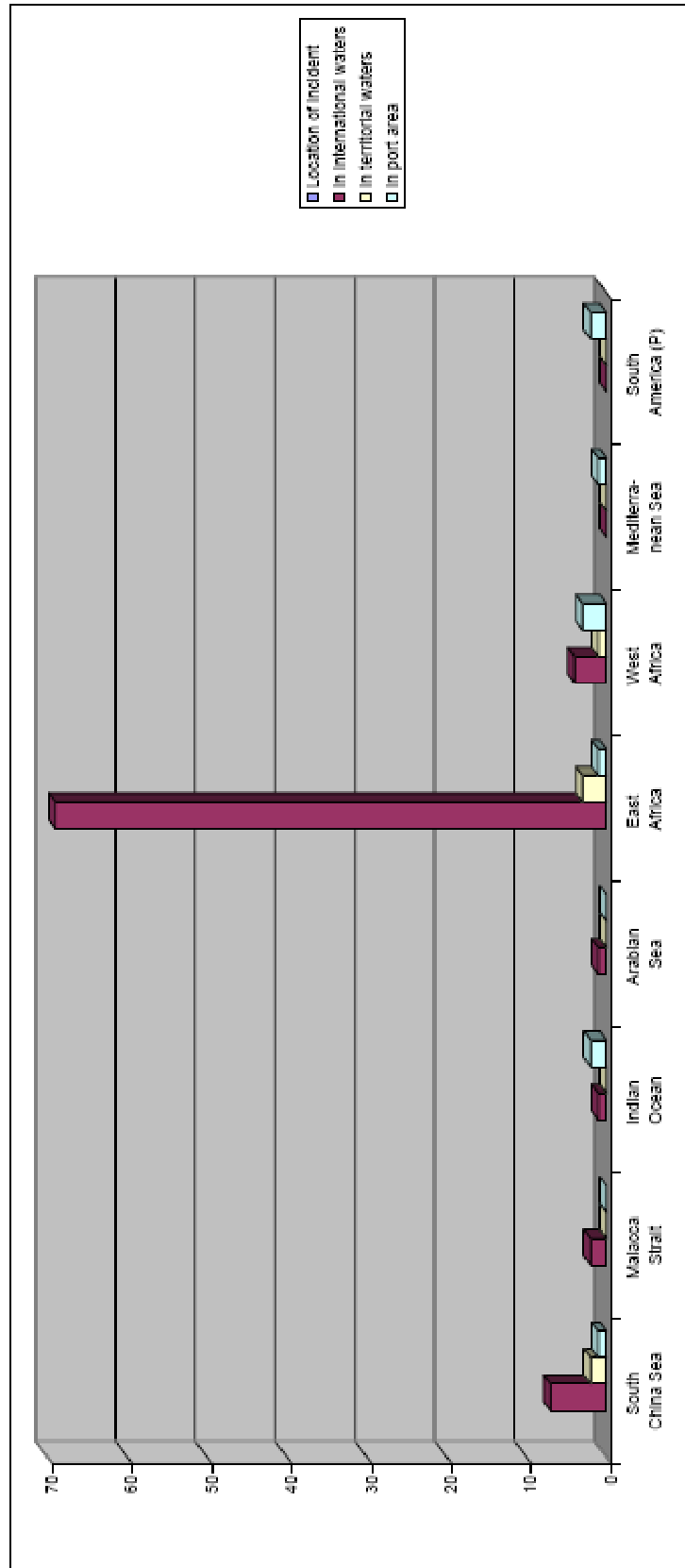
ANNEX 2

REGIONAL ANALYSIS OF REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY COMMITTED OR ATTEMPTED DURING 2008

ACTS REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY COMMITTED	South China Sea	Indian Ocean	East Africa	West Africa	Mediterranean Sea	South America (A)	South America (C)	South America (P)	
Location of incident									
In international waters	18		48	2		1	1		
In territorial waters	30	12	8	17		1	3	4	
In port area	14	11	5	23	1	2	2	3	
Status of ship when attacked									
Steaming	21	1	47	2			2		
At anchor	31	18	10	34	1	3	3	7	
Not stated	10	4	4	6		1	1		
Number of persons involved in the attack									
1-4 persons	16	10	7	19	1	1	1	1	
5-10 persons	17	5	10	8		3	3	2	
More than 10 persons	5	2	4	1					
Not stated	25	6	40	14			2	4	
Consequences to the crew									
Actual violence against the crew	10	2	9	14		3	2	5	
Threat of violence against the crew	12	1	1	6					
Ship missing	1								
Ship hijacked	6		44	1					
None/not stated	33	20	9	21	1		4	2	
Weapons used by attackers									
Guns	6	1	18	3			2		
Knives	26	5	7	11				2	
Other		1							
None/not stated	25	16	36	28	1	3	3	5	
Parts of ship raided									
Master and crew accommodation	10		12	2	1	1	3	2	
Cargo area	9	8	18	11		1	1	3	
Store rooms	38	13	7	23			2	2	
Engine room	2	1	11	2		1			
Not boarded									
Not stated	3	1	12	3					
Other									
Lives lost (unit: people)	4		1				1		
Wounded crew (unit: people)	10	1	1	4		2	2		
Missing crew (unit: people)	30		8						
Crew hostage (unit: people)	28		703	40		1		2	
Assaulted (unit: people)	9		2	3		2	2	3	
Ransom									
Total number of incidents reported per area	62	23	61	42	1	4	6	7	
Total number of incidents reported									206

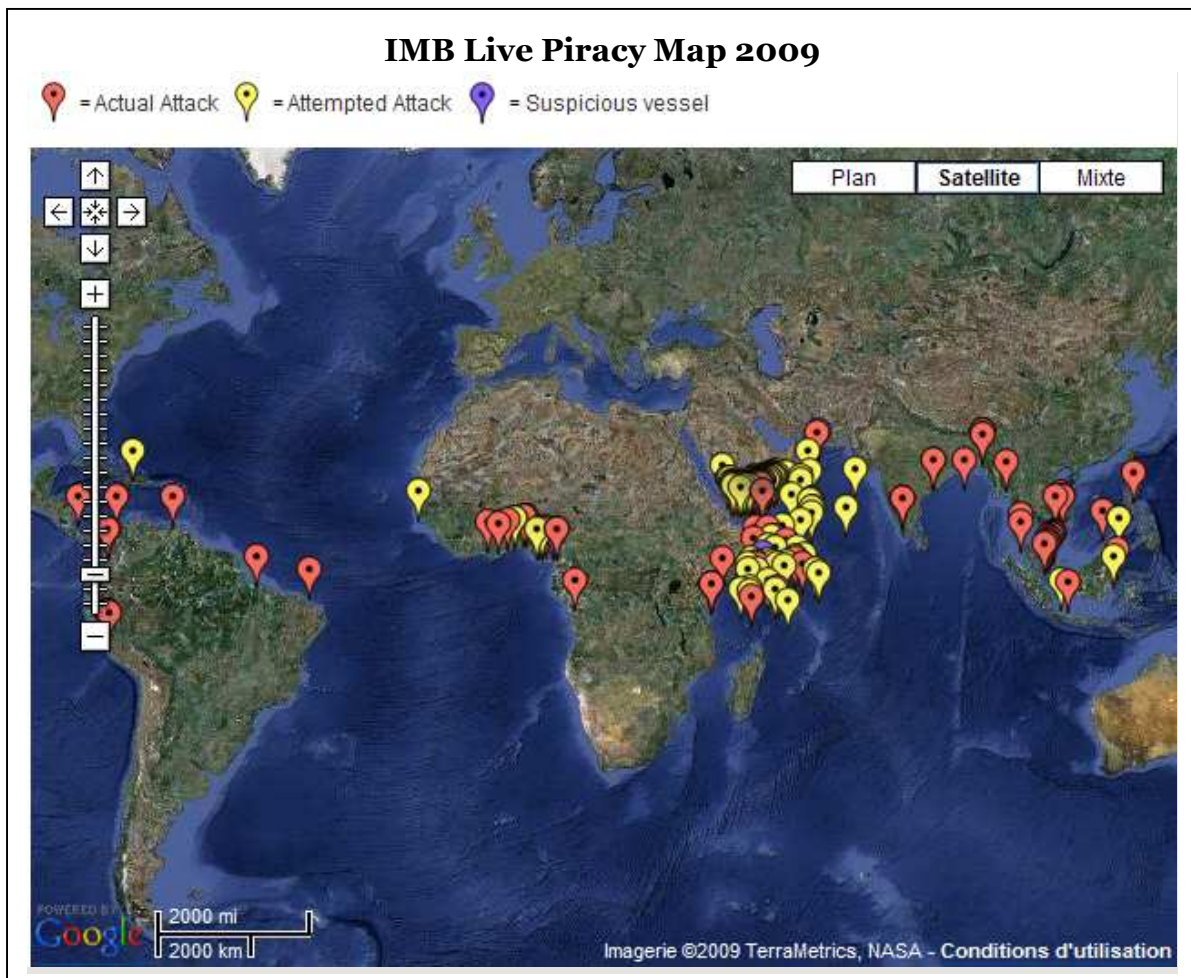
ACTS REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY ATTEMPTED	South China Sea	Malacca Strait	Indian Ocean	Arabian Sea	East Africa	West Africa	Mediterra- nean Sea	South America (P)
Location of incident								
In international waters	7	2	1	1	69	4		
In territorial waters	2				3	1		
In port area	1		2		1	3	1	2
Status of ship when attacked								
Steaming	8	2	1	1	69	2		
At anchor	2		2		1	3	1	2
Not stated					3	3		
Number of persons involved in the attack								
1-4 persons			1		8	2	1	
5-10 persons	2				16	1		1
More than 10 persons			1		10	1		
Not stated	8	2	1	1	39	4		1
Consequences to the crew								
Actual violence against the crew	2				9	1		
Threat of violence against the crew	1				32	2		
Ship missing								
Ship hijacked								
None/not stated	7	2	3	1	32	5	1	2
Weapons used by attackers								
Guns	2				49	6		
Knives						1		
Other			1		1	1		
None/not stated	8	2	2	1	23	1	1	2
Parts of ship raided								
Master and crew accommodation								
Cargo area								
Store rooms								
Engine room								
Not boarded	10	2	3	1	73	8	1	2
Not stated								
Other								
Lives lost (unit: people)								
Wounded crew (unit: people)					1			
Missing crew (unit: people)								
Crew hostage (unit: people)								
Assaulted (unit: people)								
Ransom								
Total number of incidents reported per area	10	2	3	1	73	8	1	2
Total number of incidents reported					100			

REPORTED ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS WHICH WERE
REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY ATTEMPTED DURING 2008



Annexe 9 : Carte extraite du site du Bureau maritime international définissant les lieux d'attaques pirates ou fréquentation de navires suspectés.

En cliquant sur les flèches, il est possible de faire apparaître des informations sur le moment de l'attaque ou la tentative, le nom du navire, la description, etc.



Annexe 10 : Modèle d'alerte pirate mise en ligne par le Bureau Maritime

Piracy Alert

Monday, 29 June 2009

ALL SHIPS TRANSITING OFF MANGKAI ISLAND / ANAMBAS ISLANDS / SOUTH CHINA SEA

Three vessels have been attacked by armed pirates in the last few days in position lat. 02:58N – 105:14E, 02:58N – 105:11E and 02:47N – 105:07E. It appears that a group of about 5 to 8 armed pirates are targeting vessels during the hours of darkness in the area. The authorities have been notified. [...]

Annexe 11 : Modèle de photographies mises en ligne par le Bureau Maritime International

Intelligence sources revealed that there are a number of suspicious vessels in the Gulf of Aden believed to be pirate mother vessels looking to attack ships with the intent to hijack.

The description of some of the suspected pirate mother ships are as follows - long white, Russian made stern trawlers with names "**BURUM OCEAN or ARENA or ATHENA**".



Suspicious Skiff



Suspected mothership, name unknown



o

OCEAN BURUM



ARENA or ATHENA

Source: Coalition Forces

Annexe 12 : Action commune 2008/749/PESC du Conseil du 19 septembre 2008 relative à l'action de coordination militaire de l'Union européenne à l'appui de la résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité des Nations unies (EU NAVCO)

JO L 252 du 20.9.2008, p. 39–42

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 14, son article 25, troisième alinéa, et son article 28, paragraphe 3, considérant ce qui suit:

- (1) Dans sa résolution 1816 (2008) concernant la situation en Somalie, adoptée le 2 juin 2008, le Conseil de sécurité des Nations unies (CSNU) s'est déclaré préoccupé par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires font peser sur l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie, sur la sécurité des routes maritimes commerciales et sur la navigation internationale. Le CSNU a engagé en particulier les États désireux d'emprunter les routes maritimes commerciales situées au large des côtes somaliennes à renforcer et coordonner, en coopération avec le gouvernement fédéral de transition (GFT), l'action menée pour décourager les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer. Il a autorisé les États qui coopèrent avec le GFT et dont ce dernier aura préalablement communiqué les noms au secrétaire général des Nations unies, pour une période de six mois à compter de l'adoption de la résolution, à entrer dans les eaux territoriales de la Somalie et à utiliser tous les moyens nécessaires afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, conformément au droit international applicable. Le CSNU a demandé en outre aux États participants de coordonner entre eux les mesures qu'ils prennent en application des dispositions ci-dessus.
- (2) Dans ses conclusions du 26 mai 2008, le Conseil s'est déclaré préoccupé par la recrudescence des actes de piraterie au large des côtes somaliennes, qui compromettent les actions humanitaires et le trafic maritime international dans la région et contribuent à la poursuite des violations de l'embargo sur les armes décrété par les Nations unies. Le Conseil s'est félicité également de la série d'initiatives prises par certains États membres de l'Union européenne en vue d'offrir une protection aux navires du Programme alimentaire mondial. Il a insisté sur la nécessité d'une plus large participation de la communauté internationale à ces escortes afin que l'aide humanitaire parvienne à la population somalienne.
- (3) Le 16 juin 2008, le Conseil a invité le secrétariat général du Conseil et la Commission à réfléchir à différentes possibilités pour concrétiser tous les engagements figurant dans les conclusions qu'il a adoptées le 26 mai, ainsi que pour contribuer au mieux à la mise en œuvre de la résolution 1816 (2008) du CSNU.
- (4) Le 5 août 2008, le Conseil a approuvé le concept de gestion de crise pour une action de l'Union européenne en vue d'une contribution à la mise en œuvre de la résolution 1816 (2008) du CSNU.
- (5) Il convient que le Comité politique et de sécurité (COPS) exerce le contrôle politique de l'action de coordination militaire de l'Union européenne à l'appui de la résolution 1816 (2008) du CSNU, fournisse la direction stratégique et prenne les décisions appropriées, conformément à l'article 25, troisième alinéa, du traité sur l'Union européenne.

- (6) En application de l'article 28, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne, il convient que les dépenses opérationnelles afférentes à la présente action commune ayant des implications militaires ou dans le domaine de la défense soient à la charge des États membres. Nonobstant le fait que des dépenses pour une action de coordination militaire de l'Union européenne telle que celle visée par la présente action commune ne sont pas prévues par la décision 2007/384/PESC du Conseil du 14 mai 2007 créant un mécanisme de gestion du financement des coûts communs des opérations de l'Union européenne ayant des implications militaires ou dans le domaine de la défense (Athena) [1], il convient en l'espèce et à titre exceptionnel que les dépenses afférentes à cette action de coordination militaire de l'Union européenne soient gérées conformément à ladite décision.
- (7) Le montant de référence financière pour les coûts communs de l'action de coordination militaire de l'Union européenne constitue la meilleure estimation actuelle et ne préjuge pas des chiffres définitifs à incorporer dans un budget devant être approuvé conformément aux règles énoncées dans la décision 2007/384/PESC.
- (8) Conformément à l'article 6 du protocole sur la position du Danemark annexé au traité UE et au traité instituant la Communauté européenne, le Danemark ne participe pas à l'élaboration et à la mise en œuvre des décisions et actions de l'Union qui ont des implications en matière de défense. Le Danemark ne participe pas à la mise en œuvre de la présente action commune et ne contribue donc pas au financement de l'action de coordination militaire de l'Union européenne,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE ACTION COMMUNE:

Article premier

Objectif

L'Union européenne mène une action de coordination militaire à l'appui de la résolution 1816 (2008) du CSNU, dénommée "EU NAVCO".

Article 2

Mandat

1. L'action de coordination militaire de l'Union européenne vise, en poursuivant l'objectif fixé à l'article premier, à apporter un soutien aux activités des États membres qui déploient des moyens militaires sur le théâtre en vue de faciliter leur disponibilité et leur action opérationnelle, notamment par l'établissement d'une cellule de coordination à Bruxelles, ci-après dénommée "cellule de coordination de l'Union européenne".
2. Pour remplir ce mandat, la cellule de coordination de l'Union européenne remplit les missions énoncées dans le plan de mise en œuvre approuvé par le Conseil.

Article 3

Nomination du chef de la cellule de coordination de l'Union européenne

Andrès A. BREIJO CLÀUR est nommé chef de la cellule de coordination de l'Union européenne.

Article 4

Etablissement de la cellule de coordination de l'Union européenne

La cellule de coordination de l'Union européenne est située à Bruxelles.

Article 5

Plan de mise en œuvre et lancement de l'action de coordination militaire de l'Union européenne

1. Le plan de mise en œuvre pour EU NAVCO est approuvé.
2. L'action de coordination militaire de l'Union européenne est lancée à la date de l'adoption de la présente action commune par le Conseil.

Article 6

Contrôle politique et direction stratégique

1. Sous la responsabilité du Conseil, le COPS exerce le contrôle politique et la direction stratégique de l'action de coordination militaire de l'Union européenne. Le Conseil autorise le COPS à prendre les décisions appropriées, conformément à l'article 25 du traité UE. Cette autorisation porte notamment sur les compétences nécessaires pour modifier le plan de mise en œuvre. Elle porte également sur les compétences nécessaires pour prendre des décisions ultérieures concernant la nomination du chef de la cellule de coordination de l'Union européenne. Le pouvoir de décision concernant les objectifs et la fin de l'action de coordination militaire de l'Union européenne demeure de la compétence du Conseil, assisté par le secrétaire général/haut représentant (SG/HR).
2. Le COPS rend compte au Conseil à intervalles réguliers.
3. Le COPS reçoit, à intervalles réguliers, des rapports du chef de la cellule de coordination de l'Union européenne en ce qui concerne la conduite de l'action de coordination militaire de l'Union européenne. Le COPS peut, le cas échéant, inviter le chef de la cellule de coordination de l'Union européenne à ses réunions.

Article 7

Direction militaire

1. Le Comité militaire de l'Union européenne (CMUE) suit la bonne exécution de l'action de coordination militaire de l'Union européenne conduite sous la responsabilité du chef de la cellule de coordination de l'Union européenne.
2. Le CMUE reçoit, à intervalles réguliers, des rapports du chef de la cellule de coordination de l'Union européenne. Il peut, le cas échéant, inviter le chef de la cellule de coordination de l'Union européenne à ses réunions.
3. Le président du CMUE fait office de point de contact principal avec le chef de la cellule de coordination de l'Union européenne.

Article 8

Cohérence de la réponse de l'Union européenne

1. La Présidence, le SG/HR, le chef de la cellule de coordination de l'Union européenne et les États membres qui déploient des moyens militaires sur le théâtre veillent à la coordination étroite de leurs activités respectives pour ce qui est de la mise en œuvre de la présente action commune.
2. Les États membres sont notamment invités à communiquer à la cellule de coordination de l'Union européenne les informations pertinentes concernant leurs activités opérationnelles sur le théâtre et

concernant la situation qui prévaut dans la zone, y compris les échanges d'informations avec les navires marchands.

Article 9

Relations avec les Nations unies, l'Union africaine, l'Organisation maritime internationale et les autres acteurs

1. Le SG/HR, assisté du représentant spécial de l'Union européenne auprès de l'Union africaine, en étroite coordination avec la présidence et en liaison avec le chef de la cellule de coordination de l'Union européenne, sert de point de contact principal avec les Nations unies et l'Union africaine.
2. Au niveau opérationnel, le chef de la cellule de coordination de l'Union européenne sert de point de contact avec, en particulier, les organisations d'armateurs, les départements concernés du secrétariat général des Nations unies, le Programme alimentaire mondial et l'Organisation maritime internationale et la force maritime "Combined Task Force 150" agissant dans le cadre de l'opération "Liberté Immuable".

Article 10

Soutien aux États tiers

1. Le COPS peut autoriser au cas par cas le chef de la cellule de coordination de l'Union européenne à assurer, dans les mêmes conditions que celles prévues pour les États membres, la coordination des actions entreprises par les États tiers mettant en œuvre la résolution 1816 (2008) du CSNU qui en auraient fait la demande.
2. Dans ce but, le chef de la cellule de coordination de l'Union européenne est autorisé à conclure des arrangements administratifs et techniques avec les autorités compétentes de ces États.

Article 11

Responsabilité

1. Il appartient à l'État membre ayant détaché du personnel auprès de la cellule de coordination de l'Union européenne de répondre de toute plainte liée au détachement, qu'elle émane d'un agent ou qu'elle le concerne. Il appartient à l'État membre en question d'intenter toute action contre l'agent détaché.
2. Il appartient aux États membres de répondre de toute plainte émanant d'un tiers liée aux opérations navales menées par les navires battant leur pavillon dans le cadre de la participation de ces États à la mise en œuvre de la résolution 1816 (2008) du CSNU.

Article 12

Dispositions financières

1. Les coûts communs suivants de l'action de coordination militaire de l'Union européenne sont à la charge des États membres selon la clé du revenu national brut:
 - communications,
 - transports/déplacements,
 - administration.
2. Le financement de ces coûts communs est géré par le mécanisme Athena.

3. Le montant de référence financière pour les coûts communs de l'action de coordination militaire de l'Union européenne s'élève à 60000 EUR. Le pourcentage du montant de référence visé à l'article 33, paragraphe 3, de la décision 2007/384/PESC est fixé à 30 %.

Article 13

Communication d'informations aux Nations unies et à d'autres tierces parties

1. Le SG/HR est autorisé à communiquer aux Nations unies et aux autres tierces parties associées à la présente action commune des informations et des documents classifiés de l'Union européenne établis aux fins de l'action de coordination militaire de l'Union européenne jusqu'au niveau de classification approprié pour chacune d'elles, conformément au règlement de sécurité du Conseil [2].
2. Le SG/HR est autorisé à communiquer aux Nations unies et aux autres tierces parties associées à la présente action commune des documents non classifiés de l'Union européenne concernant les délibérations du Conseil relatives à l'action de coordination militaire de l'Union européenne qui relèvent du secret professionnel, conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement intérieur du Conseil [3].

Article 14

Entrée en vigueur et fin

1. La présente action commune entre en vigueur à la date de son adoption.
2. L'action de coordination militaire de l'Union européenne prend fin à la date fixée par le Conseil et fait l'objet d'une ré-évaluation à la fin de validité de la résolution 1816 (2008) du CSNU.
3. La présente action commune est abrogée à la date de fermeture de la cellule de coordination de l'Union européenne, sans préjudice de l'application des dispositions pertinentes de la décision 2007/384/PESC.

Article 15

Publication

1. La présente action commune est publiée au Journal officiel de l'Union européenne.
2. Les décisions du COPS concernant les nominations ultérieures d'un chef de la cellule de coordination de l'Union européenne seront également publiées au Journal officiel de l'Union européenne.

Fait à Bruxelles, le 19 septembre 2008.

Par le Conseil

Le président

Kouchner

[1] JO L 152 du 13.6.2007, p. 14.

[2] Décision 2001/264/CE du Conseil du 19 mars 2001 adoptant le règlement de sécurité du Conseil (JO L 101 du 11.4.2001, p. 1).

[3] Décision 2004/338/CE, Euratom du Conseil du 22 mars 2004 portant adoption de son règlement intérieur (JO L 106 du 15.4.2004, p. 22).

Annexe 13 : Carte de l'Afrique indiquant le passage par le canal de Suez et le détour par le cap de Bonne Espérance



Annexe 14 : Photographie de la prise du Faina par les pirates le 25 septembre 2008



Annexe 14bis : Photographie de la prise du Faina par les pirates



Table des matières

Page de présentation	<i>p.1</i>
Remerciements	<i>p.3</i>
Sommaire	<i>p.4</i>
INTRODUCTION	<i>p.5</i>
Chapitre préliminaire : La piraterie et ses effets sur le transport maritime	<i>p.10</i>
Section 1 : Le pirate	<i>p.10</i>
§ 1 : La situation géopolitique de la piraterie	<i>p.11</i>
A. Les foyers de la piraterie	<i>p.11</i>
B. Un faisceau d'éléments concourant à la piraterie	<i>p.12</i>
§ 2 : Les moyens utilisés par le pirate	<i>p.13</i>
A. Les pirates suréquipés	<i>p.13</i>
B. L'argent des rançons, renforcement des moyens	<i>p.14</i>
Section 2 : Les enjeux de la piraterie maritime	<i>p.15</i>
§1 : Les enjeux économiques	<i>p.15</i>
§2 : Les enjeux politiques	<i>p.16</i>
Partie I : Le cadre du droit international dans la lutte contre la piraterie maritime	<i>p.18</i>
Chapitre 1 : Les textes fondateurs internationaux posant les limites de la lutte contre la piraterie maritime	<i>p.21</i>
Section 1 : Le régime posé par la Convention sur la haute mer et la Convention sur le droit de la mer	<i>p.22</i>
§1. La définition de la piraterie	<i>p.23</i>
A. Le navire pirate, un navire « privé »	<i>p.24</i>

B. L'acte pirate dirigé contre un autre navire, apport de la Convention sur le droit de la mer	<i>p.24</i>
C. L'acte pirate, acte en haute mer	<i>p.25</i>
D. Le large réseau des pirates visé par les textes	<i>p.25</i>
E. Le droit d'arrestation pour acte de piraterie, le régime spécifique de la compétence universelle	<i>p.26</i>
F. Le droit de poursuite limité	<i>p.27</i>
1. La poursuite ininterrompue depuis la constatation de l'acte illicite	<i>p.28</i>
2. Le principe de non ingérence	<i>p.29</i>
§2. La dérogation au principe d'application de la loi du pavillon au navire en haute mer	<i>p.30</i>
A. Un cadre juridique exceptionnel en haute mer	<i>p.30</i>
B. Une finalité judiciaire non applicable pour les eaux territoriales	<i>p.31</i>
Section 2. La Convention sur la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime	<i>p.32</i>
§1. La définition de l'acte illicite	<i>p.33</i>
§2. Les compétences juridiques	<i>p.35</i>
§3. Le détournement de l'esprit du texte	<i>p.36</i>
Chapitre 2 : Les autres textes encadrant la piraterie	<i>p.37</i>
Section 1 : La charte des Nations Unies	<i>p.38</i>
§1. Le Chapitre I : Buts et principes	<i>p.38</i>
§2. Le Chapitre VII de la Charte des Nations Unies	<i>p.38</i>
Section 2 : Les textes organisant la sécurité en mer	<i>p.39</i>
§1. La Convention Safety Of Life At Sea, Convention SOLAS	<i>p.39</i>
§2. Le Code International Ship and Port Facility Security, Code ISPS	<i>p.40</i>
§3. Le Code International Safety Management	<i>p.41</i>
Section 3 : Le droit pénal français	<i>p.41</i>

Partie II : Les réponses actuelles à la limite juridique p.44

Chapitre 1 : Les initiatives institutionnelles nécessaires p.45

Section 1 : Les résolutions de l'Organisation des Nations Unies : en réponse à la limite au principe de non ingérence	<i>p.45</i>
§1. Les résolutions 1816 et 1831 de l'ONU : une action possible dans les eaux territoriales	<i>p.45</i>
§2. La résolution 1846 de l'ONU	<i>p.47</i>
§3. La résolution 1851 de l'ONU	<i>p.47</i>
Section 2 : L'OMI : système de lutte active	<i>p.48</i>
§1. Le rôle et le fonctionnement de l'OMI	<i>p.48</i>
§2. Le Comité de la Sécurité Maritime, la prévention dynamique	<i>p.50</i>
§3. Les apports des autres organes de l'OMI dans la lutte contre la piraterie	<i>p.51</i>
Section 3 : La Chambre de Commerce Internationale	<i>p.54</i>
§1. Le rôle et le fonctionnement de la Chambre de Commerce Internationale	<i>p.54</i>
§2. Le Bureau maritime international : organe spécialisé de la Chambre de commerce internationale	<i>p.54</i>
§3. Le Centre de report de la Piraterie : un instrument de prévention en temps réel	<i>p.56</i>
Section 4 : Les institutions régionales contribuant à la lutte contre la piraterie	<i>p.57</i>
§1. La réaction spontanée de l'Union Européenne	<i>p.57</i>
A. L'action commune 2008/749/PESC du Conseil : EU NAVCO	<i>p.58</i>
B. L'action commune 2008/851/PESC de l'Union européenne EU NAVFOR Somalie – Opération Atalanta	<i>p.59</i>
§2. La Combined Maritime Force	<i>p.61</i>
A. La Task Force 150	<i>p.61</i>
B. La Task Force 151	<i>p.61</i>
§3. L'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), lutte régionale avérée contre la piraterie	<i>p.62</i>

§4 : Le ReCAAP : Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery, un renforcement de la lutte dans les eaux asiatiques	<i>p.62</i>
§5. L'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), une lutte récente et prometteuse avec les opérations Allied provider et Allied protector	<i>p.63</i>
 Section 5 : Les organes nationaux français participant à la lutte contre la piraterie	 <i>p.65</i>
§1. Le Ministère de la Défense	<i>p.66</i>
§2. Le Ministère des Affaires Etrangères et Européennes	<i>p.66</i>
§3. Le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la Mer	<i>p.67</i>
 Chapitre 2 : La réaction des institutions privées du transport maritime	 <i>p.68</i>
 Section 1 : Les armateurs	 <i>p.68</i>
§1. Les moyens physiques de sécurité contre la piraterie	<i>p.68</i>
A. La prévention et la vigilance	<i>p.68</i>
B. La protection par les convois militaires	<i>p.69</i>
C. Les lances à eau	<i>p.70</i>
D. Les clôtures électriques sur les coques	<i>p.71</i>
E. La mise à l'abri de l'équipage	<i>p.71</i>
F. La diffusion d'ondes audio et magnétiques à longue portée (L-RAD et MAD)	<i>p.72</i>
G. L'utilisation de drones par les navires de guerre américains	<i>p.72</i>
H. Les armes de guerre à bord et les sociétés de sécurité	<i>p.73</i>
§2. Une solution provisoire : le contournement de l'Afrique	<i>p.76</i>
 Section 2. Les assureurs	 <i>p.77</i>
§1. Les polices d'assurance	<i>p.79</i>
A. La police française : une reconnaissance de la piraterie en risque de guerre	<i>p.79</i>
1. La police « Risques Ordinaires »	<i>p.80</i>
2. La police « Risques de Guerre »	<i>p.80</i>

B. La police anglaise : initiatrice d'une police spécifique	<i>p.81</i>
C. Les « Protection and Indemnity Clubs »	<i>p.83</i>
§2. La solution provisoire de l'avarie commune : vers une couverture spéciale ?	<i>p.84</i>
CONCLUSION	<i>p.86</i>
Sources	<i>p.89</i>
Table des annexes	<i>p.90</i>
Annexes	<i>p.91</i>
Table des matières	<i>p.127</i>
Résumé	<i>p.132</i>

Résumé

L'actualité relative à la piraterie en mer est intensément suivie par l'œil inquiet du monde des transports maritimes. Les Etats volontaires et motivés pour mettre en place des moyens s'organisent et obtiennent des résultats très positifs. Cependant, le droit international permettant de réprimer cette activité illicite freine une démarche de lutte active. Par ailleurs, les possibilités physiques sont réduites au vu de l'étendue du terrain d'action des pirates. Les Etats qui en ont les moyens doivent continuer à alimenter la lutte existante par des moyens militaires, ainsi qu'en créant des accords permettant d'agir aussi sur terre, le but étant de libérer les armateurs et assureurs du poids qui pèse aujourd'hui sur leurs épaules, dans une conjoncture difficile touchant l'ensemble du shipping.

Summary

The current event relative to the offshore piracy is intensively followed by the worried eye of the sea transports world. States voluntary and motivated to set up means get organized and obtain very positive results. However, the international law allowing to repress this illicit activity slows down the initiative of active fight. Besides, the physical possibilities are reduced compare to the extent of the area of pirates' action. The States which get the means have to continue to feed the existing fight by military services, as well as by creating agreements allowing to act also on ground, the purpose being to release the shipowners and the insurers of the weight which presses on their shoulders today, in a difficult way getting the whole shipping.