

# Contexte juridique de la piraterie maritime

Nécessité de cadres juridiques et judiciaires nationaux (mer et terre) et d'approches régionale et sous-régionale coordonnées

**Anaïd Panossian**

Docteur en droit

Experte en droit de la mer et pêche

# Résurgence de la piraterie au XXI<sup>e</sup> siècle – adaptation du droit international

- **Piraterie maritime XXI<sup>e</sup> siècle** : réapparue dans la partie occidentale de l'**Océan Indien / Golfe d'Aden** (aux larges des côtes de la Somalie). Défaillance de l'État somalien a permis aux pirates de développer leur activité en toute impunité
- Débat relancé au printemps 2008 avec l'affaire du *Ponant* => a montré les **lacunes du droit existant** (international et national)
- **Déstabilise** le trafic et activités maritime dont activités de **pêche** + menace à sécurité internationale => réelle menace au commerce et aux économies locales (// hausse des primes d'assurance)
- => A pris une telle ampleur qu'elle a mené le **Conseil de sécurité des NU** et les acteurs de la région à réagir + moyens militaires et judiciaires sans précédents déployés dans cette zone => ex. pour Golfe de Guinée

# Adaptation du droit international face à de nouvelles formes de piraterie

- La piraterie définie/traitée par le **droit de la mer** n'était **pas adaptée** aux formes modernes de ce fléau
  - Articles 100 à 107 CNUDM : restriction au **caractère privé de l'acte** (donc exclusion acte politique) + commis en **haute mer** (exclusion ZEE et mer territoriale)
- A conduit le Conseil de sécurité des NU (CS) => législateur international sur la piraterie
- L'origine de son intervention = résolution 1816 (2008) (sur base Chap. VII Charte ONU) = **ouverture à des eaux territoriales** (Somalie) = lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée
- Pas uniquement un phénomène maritime => action CS pour **renforcer les actions sur le territoire somalien** pour aider à **reconstruction de l'État**

- CS va + loin : **autorise une action armée contre des pirates sur un territoire souverain** = sans précédent Rés. 1851 (2008)
- + Résolutions sur l'embargo RES. 1853 (2008), RES. 1844 (2008)
- CS engage tous les États à ériger la piraterie en **infraction pénale dans leur droit interne** et à envisager favorablement de **poursuivre** les personnes soupçonnées de piraterie qui ont été appréhendées au large des côtes somaliennes et **d'incarcérer** celles qui ont été reconnues **coupables**, dans le respect du droit international et des droits de l'homme - Res.1918 (2010)
- => Nombreux États (UE et OI) ont ainsi **mis à jour leur droit interne et procédures judiciaires** pour poursuivre et sanctionner actes de piraterie

- Depuis, CS **renouvelle chaque année les autorisations accordées** aux États Membres et aux organisations régionales qui coopèrent avec les autorités somaliennes dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes de la Somalie.  
(dernière = Res. 2316 (2016) => Ne s'applique qu'à Somalie : pas un droit international coutumier)
- Rappelle toutefois que c'est **aux autorités somaliennes** qu'incombe au premier chef la lutte contre ce phénomène
- Initiatives régionales : adoption **Code de conduite de Djibouti** sur la répression des actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires dans la partie ouest de l'Océan Indien et dans le Golfe d'Aden

# Initiatives de l'Union européenne

- Commission européenne a adopté le 11 mars 2010 une recommandation sur les mesures d'autoprotection et de prévention des actes de piraterie et des attaques à main armée contre les navires => Sans mettre en œuvre des sanctions, elle **intègre dans le droit de l'UE et affiche aux États tiers son engagement pour la lutte contre la piraterie**
- Depuis le 19 septembre 2008, mise en place d'une action de coordination militaire conduite par EUNAVCO, placée auprès du Secrétariat général du Conseil, permettant de coordonner les besoins de protection des navires affrétés par le PAM + accompagnement de navires de commerce par les unités navales des États membres et d'États tiers.
- Conseil de l'Union européenne, l'action commune relative à l'opération militaire European Union Naval Force Somalia, EUNAVFOR Somalia = **Opération Atalanta**, dans le cadre de la Politique Etrangère de Sécurité et de Défense (PESD). 10 nov. 2008. **C'est la première opération navale jamais organisée par l'Union européenne.**
- Comprend une escorte militaire des navires, une surveillance aérienne et des mesures pour prévenir la piraterie et les vols à main armée le long des côtes somaliennes.
- Le personnel militaire impliqué dans l'Opération peut arrêter, détenir et transférer les personnes suspectées ou qui ont commis un acte de piraterie ou de vol à main armée dans la zone où ils sont présents.

# Recours contesté aux Sociétés militaires privées

- Ces opérations ne sont pourtant pas suffisantes pour certains armateurs qui ont opté pour des solutions plus contestables, et contestées => **multiplier les recours aux sociétés militaires privées (SMP)**, nouveaux acteurs de sécurité privée sur la scène internationale
- Les armateurs concluent des contrats avec des SMP pour que celles-ci les escortent dans les zones dangereuses et emploient des gardes armés à bord
- => **problèmes juridiques** = des sociétés de **droit privé**, leur statut juridique en droit ambiguë. La Charte des Nations Unies ne semble pourtant pas exclure une collaboration avec de telles sociétés. Question de la **responsabilité quant à l'utilisation d'armes létales** pas résolue.
- Armateurs français (Orthongel) avaient signé une convention avec la Marine Nationale française mais Etat français y a mis fin donc embarquent maintenant d'équipes privées (M. Goujon)
- Flotte espagnole aussi embarque gardes privés.
- Autres pays UE ont autorisés ce type d'initiatives (Pays Bas, Italie)

# Guide OMI - SMP

- L'**OMI** (réticente aux SMP) a adopté, le 20 mai 2011, des **lignes directrices sur l'emploi de gardes privés à bord des navires marchands**.
- L'utilisation de personnel armé privé à bord des navires ne doit « pas être considérée comme une alternative (permettant de) se priver d'appliquer les *Best Management Practices* ».
- La convention établit notamment les **conditions d'embarquement des militaires et les consignes de navigation pour les navires + des recommandations** sur la façon de sélectionner la compagnie de gardes privées, la couverture de l'assurance, le commandement et le contrôle, la gestion et l'utilisation des armes et des munitions à bord, et les règles d'usage de la force qui doivent être agréées entre le propriétaire, la compagnie de sécurité maritime et le capitaine.
- => certains navires à changer de pavillon pour des États qui eux autorisent l'embarquement d'hommes armés
- Il ne s'agit cependant **ni d'une institutionnalisation ou approbation de ces pratiques, et ne résoud en rien les problématiques juridiques et de responsabilité.**

# Déplacement de la piraterie dans le Golfe de Guinée

- S/ Plan institutionnel, le Golfe de Guinée constitué de huit pays : Angola, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, RDC, Sao Tomé et Príncipe, et Nigéria => Ont créé en 2001 à Libreville-Gabon la **Commission du Golfe de Guinée** = mission notamment de mettre en place un **mécanisme permanent de gestion des problèmes communs liés à la sécurité maritime**
- Piraterie en augmentation constante depuis 2012 dans le golfe de Guinée – Surtout **régions pétrolières du Nigeria**
- Vol de pétrole et biens, enlèvement de personnes sur les plates-formes offshore et les navires commerciaux c/ demandes rançons
- Causes : pauvreté, tensions socio-politiques, revendications communautaires
- Pirates sont très bien informés et utilisent des méthodes de + en + sophistiquées
- Conséquences néfastes pour **Etats côtiers et Etats sans littoral**, dépendant du commerce maritime pour exportations et importations + **opérateurs**
  - Ex : Orthongel a des navires qui pêchent dans le golfe de Guinée. Pas de protection embarquée (pour le moment) mais les actes de piraterie/banditisme affectent certaines de leurs opérations. Par ex. le soutage en mer de gasoil se fait loin des côtes. (M. Goujon)

# Absence de cadre juridique de répression dans les droits nationaux

- CS Res. 2039 (2012) souligne, entre autres, la nécessité de convoquer un Sommet conjoint des États du golfe de Guinée afin d'élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie, en coopération avec l'Union africaine
- **Définition et sanction juridiques piraterie** appartient aux **États**
- Le Code de la Marine Marchande de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) prévoit def. Piraterie + que États fixent chacun les infractions
- La def. de piraterie dans les législations des membres de la Commission ne sont pas toutes similaires : en général stricte, elle est par ex. plus large au Sénégal => **besoin harmonisation**
- De manière générale les Etats de l'Afrique Centrale et Afrique de l'Ouest n'ont pas prévu de **peine applicable** à la piraterie maritime ou même ne prévoient pas le « crime » de piraterie
- => **Pas de cadre juridique national => pas de poursuites ni sanctions**

## Initiatives régionales et sous-régionales

- CEEAC, CEDEAO et CGG, Sommet qui s'est tenu à Yaounde, Cameroun 24-25 Juin 2013, thème « la sûreté et la sécurité maritimes dans le Golfe de Guinée » => but de fédérer l'ensemble des Etats du Golfe de Guinée, en vue de jeter les bases d'une politique commune de lutte plus efficace contre la piraterie maritime et tous les actes illicites en mer => « **Déclaration de Yaoundé** »,
- => s'engageaient à établir un **Centre interrégional de coordination (CIC)** pour la sécurité maritime + **Code de Conduite commun** relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre « à titre transitoire »
- **Union africaine** : Sommet extraordinaire sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique, à Lomé, Togo, 15 octobre 2016, en vue notamment d'adopter un texte sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement économique et social en Afrique.

# Piraterie et pêche INN

- **Piraterie et pêche INN** sont liées dans sens où profitent dans des zones non contrôlées. Cas de la Somalie où pêche INN augmente.
- Le CS avait reconnu le **lien piraterie-pêche** en soulignant les droits de la Somalie sur ses ressources naturelles, notamment les pêcheries, conformément au droit international, et qu'il importait de **prévenir, en application du droit international, la pêche illicite**. Res. 1950 (2010)
- La Somalie a adhéré à l'**Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port**
- => encourageons les **membres COMHAFAT à lutter contre ces fléaux de manière active et coordonnée**
  - Tous les Etats (même hors zone) peuvent contribuer par ex. mesures nécessaires soient prises pour empêcher que les produits d'actes de piraterie et de vols à main armée commis en mer contribuent au financement du terrorisme et trafic de pétrol par ex.

## Pour finir – et vous laisser commencer vos travaux

- Piraterie se développe dans zones où le contrôle/autorité des États est faible
- Combinaison action en mer + action sur terre = **renforcer les États de droit et régimes juridiques et systèmes judiciaires (droit national)** + contrôler les trafics (terre et mer)
- => Piraterie ne doit pas restée impunie : ex. Océan Indien cf. efforts faits par le Kenya, Maurice, Tanzanie et Seychelles pour **poursuivre les personnes soupçonnées d'actes de piraterie devant leurs tribunaux + sanctions**
- Essentiel de **coordonner l'action menée au niveau régional et sous-régional** pour lutter contre la menace que représentent les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer + pêche INN