

Provisoire

**Réservé aux participants**

8 septembre 2023

Français

Original : anglais

---

**Commission du droit international**  
**Soixante-quatorzième session (première partie)**

**Compte rendu analytique provisoire de la 3619<sup>e</sup> séance**

Tenue au Palais des Nations, à Genève, le vendredi 5 mai 2023, à 10 heures

**Sommaire**

Prévention et répression de la piraterie et du vol à main armée en mer

---

Les rectifications au présent compte rendu doivent être rédigées dans l'une des langues de travail. Elles doivent être présentées dans un mémorandum et être également portées sur un exemplaire du compte rendu. Il convient de les adresser, *deux semaines au plus tard à compter de la date du présent document*, à la Section française de traduction, bureau E.5059, Palais des Nations, Genève ([trad\\_sec\\_fr@un.org](mailto:trad_sec_fr@un.org)).



***Présents :***

*Présidente :* M<sup>me</sup> Oral

*Membres :* M. Akande  
M. Argüello Gómez  
M. Asada  
M. Cissé  
M. Fathalla  
M. Fife  
M. Forteau  
M. Galindo  
M<sup>me</sup> Galvão Teles  
M. Grossman Guiloff  
M. Huang  
M. Jalloh  
M. Laraba  
M. Lee  
M<sup>me</sup> Mangklatanakul  
M. Mavroyiannis  
M. Mingashang  
M. Nesi  
M. Nguyen  
M<sup>me</sup> Okowa  
M. Ouazzani Chahdi  
M. Oyarzábal  
M. Paparinskis  
M. Patel  
M. Reinisch  
M<sup>me</sup> Ridings  
M. Ruda Santolaria  
M. Sall  
M. Savadogo  
M. Tsend  
M. Vázquez-Bermúdez

***Secrétariat :***

M. Llewellyn                      Secrétaire de la Commission

*La séance est ouverte à 10 h 10.*

**Prévention et répression de la piraterie et du vol à main armée en mer**  
(point 6 de l'ordre du jour) (A/CN.4/758)

**M. Cissé** (Rapporteur spécial), présentant son premier rapport sur la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer (A/CN.4/758), dit que ces deux fléaux ont traversé l'histoire de l'humanité. Les grandes cités antiques et médiévales et les grandes puissances maritimes des temps modernes ont élaboré des stratégies militaires pour les prévenir et les réprimer. Cela étant, au XVII<sup>e</sup> siècle, âge d'or de la piraterie, certaines cités et certains États ont tiré avantage de ce phénomène pour asseoir ou consolider leur puissance économique et militaire. À différentes époques et dans différentes régions, la piraterie a été considérée comme une profession et un moyen d'échapper à la pauvreté. La piraterie maritime a fini par être considérée comme un crime contre le droit des nations et, ainsi, comme le premier crime international. La navigation contribue très largement à la richesse des nations, et la piraterie et le vol à main armée en mer sont les formes d'insécurité maritime les plus violentes et les plus meurtrières.

Les données recueillies par le Maritime Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center) montrent que des actes de piraterie et de vol armé ont été commis dans toutes les régions du monde, à l'exception de l'Europe. En général, il s'est agi de crimes graves entraînant la mort ou de sérieux dommages corporels. Les pirates se déplacent d'une région à l'autre selon l'importance du trafic maritime et la facilité avec laquelle ils peuvent opérer. Actuellement, les principales zones à risques se concentrent autour du golfe de Guinée, du golfe d'Aden, de l'océan Indien, du détroit de Malacca et de la mer de Chine méridionale. Grâce à un dispositif militaire sans précédent établi par une coalition internationale d'États composée notamment des grandes puissances navales, après un pic durant la période 2008-2012, le nombre de cas de piraterie signalés a chuté. L'histoire montre qu'à chaque fois que les États ont coopéré pour lutter contre la piraterie, ils ont été capables soit de l'éliminer, soit d'en réduire sensiblement l'ampleur et l'intensité.

Il ressort des données recueillies par le MICA Center que le nombre de cas de piraterie recensés a sensiblement baissé dans les régions de l'Océanie, de l'Amérique latine et des Caraïbes. La même tendance à la baisse a été observée en Afrique de l'Ouest et, si l'Asie reste un point chaud de la piraterie, elle a également connu une diminution sensible du nombre d'attaques en 2021. Dans les Amériques et en mer des Caraïbes, la plupart des cas signalés concernent des vols sur des yachts au mouillage ou des activités de narcotrafic. Dans l'océan Indien, les États côtiers les plus touchés sont l'Inde, le Mozambique, Oman et le Yémen. Dans le détroit de Malacca, où le nombre de cas a chuté, on signale surtout des vols en zone de mouillage ou à quai. Malgré la baisse du nombre de cas recensés, l'existence d'autres phénomènes directement liés à la piraterie, par exemple la « narcopiraterie », ne doit pas être ignorée.

Le coût socioéconomique de la piraterie et du vol à main armée en mer est des plus alarmants. De surcroît, la piraterie et le vol à main armée en mer s'accompagnent souvent d'autres actes illégaux. Les membres d'équipage peuvent être séquestrés pendant une très longue période, grièvement blessés ou violemment tués et les armateurs courent le risque de devoir payer de lourdes rançons. Les sociétés d'assurance maritime tiennent compte des risques de piraterie et de vol à main armée en mer, ce qui augmente le coût total du transport maritime. Une solution a été d'associer les entreprises privées à la lutte contre la piraterie, bien que cette approche et son fondement en droit international soient sujets à controverse.

Crime du droit des nations, la piraterie a été pendant des siècles réprimée par les lois et coutumes de la mer, notamment la règle coutumière de la compétence universelle, qui reconnaît à toutes les nations compétence pour poursuivre, arrêter, juger et punir les pirates trouvés en haute mer. De tous temps, on a juridiquement qualifié les pirates d'ennemis de l'humanité pour justifier l'exercice, par tous les États, de la compétence universelle à leur égard. La liberté de la haute mer est une des règles coutumières qui s'appliquent aux océans. Le développement progressif du droit de la mer a donné naissance à une distinction entre la piraterie et le vol à main armée en mer, distinction qui se fonde sur le lieu où les actes en question ont été commis. Ainsi, les actes de piraterie commis dans les eaux territoriales,

les eaux intérieures et les eaux archipélagiques sont qualifiés de vols à main armée en mer et non de piraterie. En outre, conformément aux coutumes de la mer, la haute mer a pendant longtemps été considérée comme un espace international protégé de toute appropriation privative par les États.

Le droit international applicable à la prévention et à la répression de la piraterie relève à la fois du droit international coutumier et du droit conventionnel, et en particulier de la Convention sur la haute mer, de 1958, et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de 1982. L'Université Harvard s'est intéressée à la piraterie dès les années 1930. C'est sur la base de ses travaux que la Commission a rédigé les dispositions pertinentes du projet d'articles sur le droit de la mer, largement reprises dans les articles 14 à 23 de la Convention sur la haute mer, de 1958. Ces articles ont par la suite à leur tour été largement repris dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de 1982, qui allait être le point de départ des actuels travaux de la Commission à ce sujet. Les aspects du sujet qui ne sont pas directement régis par ces dispositions seront analysés sur la base d'autres instruments et de la pratique des États, l'objectif étant de promouvoir la codification des normes coutumières émergentes ou le développement progressif du droit international de la piraterie, selon qu'il convient, d'une manière pouvant être utile aux États.

Le régime juridique de la piraterie est encadré par certaines dispositions de la Convention de 1982, en particulier les articles 100 à 111. D'autres articles sont aussi pertinents en ce qu'ils renvoient aux dispositions relatives au régime juridique de la haute mer. Par exemple, l'article 58 (par. 2) dispose que les articles 88 à 115 s'appliquent également à la zone économique exclusive dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec le régime juridique de la zone économique exclusive.

D'un point de vue juridique, la piraterie est un crime commis en haute mer, où aucune juridiction ou compétence autre que celle de l'État du pavillon ne peut s'exercer. Cependant, le droit international a non seulement établi l'obligation de coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie, mais aussi envisagé l'application de la compétence universelle à cet égard. L'article 105 de la Convention de 1982 dispose que tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, 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 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. En réalité, toutefois, cet article est une clause facultative et n'impose aux États aucune obligation de poursuivre ou d'exercer leur compétence à l'égard des actes de piraterie perpétrés en haute mer.

Les dispositions qui ont suscité les plus vives controverses et ont donné lieu à des interprétations contradictoires dans la pratique législative et judiciaire des États concernent la définition de la piraterie. L'article 101 de la Convention de 1982 définit les divers actes constitutifs de piraterie. Ces actes comprennent 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 contre un autre navire ou aéronef ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer. Il s'ensuit que, selon le droit applicable, la commission du crime de piraterie est territorialement ou géographiquement limitée à la haute mer, qui est régie par le principe de la liberté de navigation. Seul l'État du pavillon a compétence sur le navire en haute mer. Toutefois, le principe de la liberté de la haute mer implique certaines exceptions à la loi du pavillon. Par exemple, dans le cas de la piraterie commise en haute mer, la loi du pavillon cesse de s'appliquer, puisqu'il est reconnu que tous les États ont compétence pour poursuivre et sanctionner les actes de piraterie sur le fondement de la compétence universelle. Des 194 États du monde, 93 n'ont pas établi de définition de la piraterie maritime.

Cela étant, le droit applicable ne se limite pas au droit international général et au droit conventionnel ; il comprend également le droit interne des États ayant adopté des législations sur la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer. Bien qu'il pose le principe que les actes de piraterie doivent donner lieu à des poursuites et être réprimés, le droit international laisse le soin aux États d'exercer leur compétence en matière d'incrimination et de répression de ces actes. Dans une large mesure, c'est le droit interne des États qui s'applique en matière de piraterie étant donné qu'à ce jour, il n'existe pas de

mécanismes juridictionnels internationaux chargés de statuer sur les cas de piraterie maritime et de vol à main armée en mer. S'il définit la piraterie, le droit international ne détermine ni la nature ni le contenu des sanctions applicables aux pirates. Par conséquent, il revient aux tribunaux nationaux d'appliquer soit la législation nationale, si elle existe, soit l'article 101 de la Convention de 1982, qui définit la notion de piraterie, et l'article 105, qui met les États devant leur responsabilité en matière de poursuite et de répression des actes de piraterie.

En pratique et en théorie, toutefois, le dispositif juridique international applicable à la piraterie et au vol à main armée en mer présente plusieurs carences qui rendent quelque peu difficile l'application de mesures préventives et répressives.

La première carence tient au cloisonnement du milieu marin en plusieurs espaces maritimes dont chacun est régi par un régime juridique distinct fondé sur des principes eux aussi distincts. Ce cloisonnement juridique ne facilite pas toujours la répression des actes de piraterie. Par exemple, un navire poursuivant ne peut pénétrer la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État côtier sans avoir au préalable obtenu l'autorisation de ce dernier. Le cloisonnement du milieu marin complique donc toute tentative pour définir le crime de piraterie maritime en fonction du lieu où l'infraction a été commise.

La deuxième carence concerne le mobile du crime, défini comme des « fins privées » dans la Convention sur le droit de la mer de 1982, des « buts personnels » dans la Convention de Genève sur la haute mer, de 1958. L'expression utilisée pour décrire le mobile diffère d'une législation à l'autre, ce qui traduit toute la difficulté qu'il y a à interpréter ce concept dans des situations où un navire d'État est utilisé pour commettre des actes de piraterie à des fins privées. Une distinction est donc faite entre les fins privées qui caractérisent l'acte de piraterie et les fins politiques ou idéologiques qui caractérisent généralement les actes terroristes commis pour déstabiliser un gouvernement ou pour des raisons religieuses ou ethniques. Si, en théorie cette distinction est tenable, dans la pratique, elle n'est pas toujours aisée à faire : il peut arriver qu'un mobile politique sous-tendant un acte terroriste en mer se double d'un mobile privé, soit la recherche du lucre.

La troisième carence tient à ce que l'article 101 de la Convention de 1982 définit l'acte de piraterie comme une attaque commise par les membres d'équipage ou les passagers d'un navire contre un autre navire, mais aucune disposition de cet instrument ne vient donner une définition précise et objective de ce qu'est un navire. En réalité, la notion même de navire est quelque peu ambiguë, le droit maritime considérant généralement comme un navire tout engin maritime susceptible de se mouvoir en mer.

La quatrième carence est liée à la notion de navire privé, à laquelle il est fait référence à l'article 102 de la Convention de 1982. Il ne ressort pas seulement de cette disposition que des actes commis par un navire d'État peuvent être assimilés à des actes commis par un navire privé. Logiquement, un navire d'État dont l'équipage s'est mutiné et a commis des actes de piraterie devient non seulement un navire privé, mais aussi un navire pirate du fait de la perpétration d'actes assimilés à ceux définis à l'article 101.

La cinquième carence tient à la mollesse du langage utilisé, puisqu'il n'est imposé aux États aucune obligation juridique de poursuivre et de punir les pirates. L'emploi du terme « peut » à l'article 105 de la Convention de 1982 laisse aux États le soin de décider s'il y a lieu ou non de poursuivre les auteurs et complices des actes de piraterie. La faible valeur normative de ce terme pourrait contrarier l'objectif recherché, qui est de poursuivre et de punir les pirates. Reste à savoir si les dispositions de l'article 105 ne viennent pas affaiblir celles de l'article 100, qui font de la coopération une obligation juridique pour les États en matière de répression de la piraterie maritime.

La sixième et dernière carence est le fait qu'on tend à considérer l'absence de législation nationale comme un motif pour ne pas poursuivre les pirates après les avoir arrêtés. Il est particulièrement regrettable que ces criminels soient relâchés sans autre forme de procès. L'article 100 de la Convention de 1982 semble offrir une base juridique solide pour engager toute poursuite matérielle d'un navire pirate ou toute procédure judiciaire au titre de la compétence universelle telle qu'établie en droit international coutumier et codifiée ultérieurement par l'article 105 de la Convention.

L'approche méthodologique adoptée dans le rapport repose sur le postulat que la piraterie est considérée comme un crime « géographique » ou « géographiquement localisé » parce qu'elle est perpétrée dans des zones ou des régions maritimes clairement définies en droit et une des solutions les plus efficaces et pragmatiques se trouve donc dans le régionalisme maritime en matière de gouvernance des mers et des océans. L'examen du sujet se fera ainsi suivant une approche régionale impliquant une analyse de la pratique des États, y compris la législation nationale et les décisions rendues par les tribunaux nationaux concernant la piraterie maritime et les vols à main armée en mer. La pratique de tous les États ayant un intérêt réel ou potentiel à protéger les océans contre la piraterie et les vols à main armée sera prise en compte. On s'attachera en particulier à déterminer comment les tribunaux nationaux interprètent la définition de la piraterie figurant à l'article 101 de la Convention de 1982 telle qu'elle est reflétée dans le dispositif législatif de l'État concerné ; comment les États appliquent la Convention ; si les États exercent la compétence universelle et, le cas échéant, sur quel fondement juridique ; et si la notion de vol à main armée en mer telle qu'elle est définie dans la résolution A.1025 (par. 26) de l'Organisation maritime internationale (OMI) relative au Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires est utilisée par les États et, le cas échéant, comment elle est interprétée par les tribunaux nationaux. Autrement dit, il s'agira pour la Commission de déterminer comment les législations nationales et les systèmes judiciaires internes distinguent la piraterie et le vol à main armée en mer, le cas échéant, et d'apprécier les conclusions à en tirer.

Le chapitre II A du rapport se concentre sur la pratique législative et judiciaire en Afrique s'agissant de la piraterie et du vol à main armée en mer. Vingt-huit États d'Afrique ont défini la piraterie maritime dans leur Code pénal ou dans des lois portant expressément sur la piraterie et le vol à main armée en mer. Douze ont repris la définition de la piraterie énoncée à l'article de la Convention de 1982 dans son intégralité et d'autres l'ont reprise partiellement. En ce qui concerne l'inclusion dans un corpus législatif donné de la piraterie maritime et du vol à main armée en mer comme deux crimes distincts emportant des sanctions distinctes, la pratique est hétérogène. Des 28 États d'Afrique qui ont défini la piraterie maritime dans leur législation, seuls trois ont également défini le vol à main armée en mer. Seul un a repris dans son intégralité la définition du vol à main armée en mer figurant dans la résolution A.1025 (par. 26) de l'OMI. La plupart des décisions concernant la piraterie et le vol à main armée en mer qui ont été rendues en Afrique ont été prononcées par des tribunaux de pays d'Afrique de l'Est, à savoir le Kenya, la République-Unie de Tanzanie, les Seychelles et Maurice.

En Asie, seuls 16 États ont défini la piraterie maritime dans leur législation nationale. Parmi eux, deux ont intégralement repris la définition de la piraterie énoncée dans la Convention de 1982 et d'autres ont repris un ou plusieurs de ses éléments seulement. Il est intéressant de noter que la loi indienne couvre expressément tout acte considéré comme un acte de piraterie en droit international coutumier. Deux États d'Asie ont défini le vol à main armée en mer, mais les définitions retenues diffèrent de celle énoncée dans la résolution de l'OMI. Très peu d'États d'Asie ont traduit en justice des personnes accusées de piraterie ou de vol à main armée en mer. Seuls six sur 46 – la Chine, l'Inde, la Malaisie, les Philippines, Singapour et Sri Lanka – ont rendu des décisions dont le thème principal se rapporte à la piraterie maritime. Parmi ces six États, ce sont les Philippines dont la jurisprudence en la matière est la plus significative, et seules les Philippines et l'Inde disposent d'une jurisprudence contemporaine couvrant la période 1980 – 2010. Aucune décision rendue par les tribunaux des pays d'Asie ne mentionne ni ne reprend la définition de la piraterie figurant à l'article 101 de la Convention de 1982. Toutes les décisions rendues en Chine, en Malaisie et à Singapour remontent au XIX<sup>e</sup> siècle ou au début du XX<sup>e</sup> siècle. Pour ce qui est de la jurisprudence contemporaine, en particulier celle des tribunaux philippins, les décisions les plus récentes, qui datent des années 1980, ne reprennent pas la définition énoncée dans la Convention, principalement parce que les Philippines ont leur propre définition de la piraterie, établie dans le décret présidentiel n° 532 de 1974 portant création de la loi contre la piraterie et les braquages sur les axes routiers. Quant à l'exercice de la compétence universelle ou de la compétence nationale, un des points de vue adoptés par les tribunaux asiatiques est que la piraterie constitue un crime *jure gentium* et que les individus se livrant à ce type d'activités illicites sont des

*hostis humani generis*, et donc que le crime de piraterie est punissable en tout lieu, y compris lorsqu'il est commis en dehors des limites juridictionnelles nationales relatives au territoire.

En Amérique et dans les Caraïbes, 19 États ont défini la piraterie, mais seuls deux ont adopté une législation définissant le vol à main armée en mer. Six ont repris la définition de la piraterie énoncée à l'article 101 de la Convention de 1982, parmi lesquels le Guyana, dont le cadre juridique étend la portée territoriale de la définition figurant dans la Convention à ses eaux territoriales. Seul un, Antigua-et-Barbuda, a expressément repris la définition du vol à main armée en mer figurant dans la résolution A.1025 (par. 26) de l'OMI. Certains n'ont pas repris la définition énoncée à l'article 101 dans son intégralité, mais ont repris certains de ses éléments pour établir leur propre définition. La plupart des décisions judiciaires relatives à la piraterie rendues dans la région remontent aux années 1810-1820 ou au début des années 2010. Neuf de ces décisions ont été rendues par des tribunaux des États-Unis d'Amérique et la seule autre décision pertinente a été rendue en Équateur. La piraterie a toutefois été mentionnée dans des décisions rendues dans d'autres pays de la région. Les États-Unis n'ont aucune jurisprudence mentionnant le vol à main armée en mer. La majorité des cas étudiés traitent d'actes de piraterie maritime en haute mer, lesquels sont très souvent liés à des crimes connexes tels que le trafic de drogue et d'armes en eaux internationales. Les tribunaux des États-Unis ont eu recours à la compétence universelle, après avoir qualifié le pirate d'ennemi de l'humanité et la piraterie d'acte contre toutes les nations et toute l'humanité.

Les États européens ont dans l'ensemble reproduit dans leur législation la définition de la piraterie énoncée à l'article 101 de la Convention de 1982. Au total, 32 États ont adopté des lois définissant la piraterie maritime. Plusieurs d'entre eux ont repris des éléments de la définition énoncée à l'article 101, et six ont repris cette définition dans son intégralité. Seuls quatre ont adopté une définition du vol à main armée en mer. Les décisions rendues par les tribunaux européens, notamment les tribunaux de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France et du Royaume des Pays-Bas, reflètent dans une large mesure les dispositions de l'article 101. Une fois ces éléments constitutifs établis, les tribunaux précisent généralement comment il faut les interpréter. En Europe, la piraterie maritime est uniquement passible d'une peine d'emprisonnement. Aucun État européen n'impose la réclusion à perpétuité ou la peine de mort pour des actes de piraterie. La question du recours à la compétence universelle a été soulevée par les tribunaux d'États ayant poursuivi des pirates, à savoir l'Allemagne, la France et le Royaume des Pays-Bas. Du moment que les actes incriminés avaient été commis par des ressortissants étrangers, en l'occurrence des citoyens somaliens, et non par des nationaux de ces pays, la question de la compétence devenait centrale. Pourtant, les États en question ont jugé ces affaires en s'appuyant sur la compétence universelle.

En Océanie, seuls six États ont défini la piraterie maritime et trois, le vol à main armée en mer. Cinq de ces États ont repris la définition de la piraterie donnée à l'article 101 de la Convention de 1982. L'Australie et Nauru ont, dans leur législation, ajouté à cette définition une référence à la « mer côtière ». Deux États, à savoir l'Australie et les Îles Marshall, ont repris exactement la définition du vol à main armée donnée dans la résolution A.1025 (par. 26) de l'OMI. Plusieurs États ont adopté des définitions de la piraterie maritime qui, sans reprendre intégralement la définition donnée à l'article 101, en empruntent certains éléments. Vingt-trois des décisions judiciaires rendues dans la région mentionnent la piraterie, mais aucune ne concerne expressément le sujet. Dans les décisions rendues en Australie, par exemple, les références à la piraterie viennent principalement rappeler la fonction initiale des tribunaux d'amirauté ou la compétence en matière d'amirauté. Dans certaines décisions, la piraterie est mentionnée à titre de comparaison avec les crimes de guerre ou d'autres « crimes internationaux » parmi les plus graves, comme le génocide. Par ailleurs, dans certains États, la piraterie est un crime toujours passible de la peine de mort. Enfin, il est aussi rappelé dans les décisions susmentionnées que la compétence universelle s'applique en matière de piraterie.

Pour conclure, il existe une pratique étatique abondante sur le sujet, avec plus d'une centaine de lois ayant trait à l'incrimination et à la répression de la piraterie maritime et du vol à main armée en mer. Toutefois, cette pratique manque d'uniformité et de constance,

car bien que tous les États concernés soient parties à la Convention de 1982, les lois définissant la piraterie et le vol à main armée en mer diffèrent les unes des autres. Certains États ont repris mot pour mot l'article 101 de la Convention dans leur législation, rattachant ainsi la piraterie exclusivement à la haute mer. D'autres ne se sont référés à cet article que partiellement, voire ne s'y sont pas référés du tout, préférant définir la piraterie en des termes qui leur étaient propres. Certains ont incorporé à la définition retenue des éléments tels que l'illégitimité de l'expédition pour multiplicité de pavillons, défaut de pavillon ou absence de documents de voyage, l'acquisition de pavillons de complaisance, ou encore l'altération de signaux provenant de la terre, de la mer ou de l'air en vue d'attaquer les biens et les personnes se trouvant à bord d'un navire, le fait de s'emparer par la violence d'une plateforme mobile ou fixe située sur le plateau continental, et la perte du pavillon pour cause de piraterie ou parce que le navire ne répond plus à la loi de l'État du pavillon.

Pour ce qui est de la zone géographique où sont commis les actes de piraterie, toutes les législations n'exigent pas que le crime ait lieu en haute mer. On observe que la scène traditionnelle du crime de piraterie se déplace de la haute mer vers les eaux côtières. Certaines législations désignent le lieu où sont commis les actes de piraterie par la formule « eaux internationales ». D'autres qualifient d'actes de piraterie les actes commis dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures. D'autres encore définissent la piraterie en des termes trop généraux, mentionnant des actes commis dans la « mer » ou les « ports », des actes portant atteinte à la « sécurité de la navigation maritime » et la « violence maritime ».

Dans certains cas, la piraterie est passible de sanctions même si elle n'a pas été préalablement définie comme une infraction distincte par l'État, qui peut se donner compétence en appliquant les dispositions générales de son Code pénal ou son Code de procédure pénale. Certains États établissent leur compétence universelle sur la base de leur législation nationale, que les actes en question aient été commis sur leur territoire ou à l'étranger, tandis que d'autres établissent leur compétence universelle sans que la piraterie soit rattachée à la haute mer. La compétence universelle peut être fondée sur le droit interne, sur la Convention de 1982, ou sur les deux à la fois. Si l'article 105 de la Convention est un exemple de clause facultative en matière de compétence universelle, il est loisible aux États, selon leur droit interne, de transformer cette clause facultative en une clause obligatoire en vue de poursuivre et juger les pirates sur leur territoire.

Certains États opèrent une distinction nette, dans leur législation, entre la piraterie et le vol à main armée. D'autres considèrent que la piraterie est en soi un vol à main armée en mer ou incluent le vol à main armée en mer dans la définition de la piraterie. Dans certains cas, le vol à main armée en mer est clairement défini comme une infraction pouvant être commise aussi bien en haute mer que dans les espaces maritimes relevant de la juridiction d'un État. Dans une large mesure, toutefois, le vol à main armée en mer n'est toujours pas défini. Dans les rares cas où il l'est, la loi reprend généralement mot pour mot la définition contenue dans la résolution A.1025 (par. 26) de l'OMI. Les lois qui ne reprennent pas cette définition ne sont pas particulièrement claires étant donné que soit elles définissent le vol à main armée en mer comme étant tout acte autre que la piraterie, soit elles considèrent que la piraterie n'est autre qu'un vol en haute mer.

Dans les décisions concernant la piraterie maritime et celles, rares, concernant le vol à main armée en mer, les tribunaux nationaux ont fait application du Code pénal de l'État intéressé à la poursuite ou des règles et des principes du droit international général ou conventionnel, voire à la fois du droit interne et du droit international applicable à la piraterie. Dans les différentes régions étudiées, la prévention et la répression des actes de piraterie se font conformément au Code pénal et au Code de procédure pénale de chaque État, car le droit international ne fait que poser le principe des poursuites et des sanctions et renvoie aux États l'obligation d'incrimination et de répression dans le respect du principe général de droit *nullum crimen, nulla poena, sine lege*. Dans chaque région, les tribunaux nationaux saisis pour connaître des crimes de piraterie et de vol à main armée en mer ont eu à faire face à une variété de problèmes juridiques portant sur des questions de droit procédural et de droit matériel.

La question de la compétence universelle a été soulevée dans bon nombre de procès impliquant des pirates. Sur ce point, il ressort de la pratique judiciaire que les dispositions pertinentes de la Convention de 1982 peuvent constituer le fondement de la compétence



des tribunaux nationaux, même en l'absence de législation interne, pourvu cependant que l'État intéressé à la poursuite soit un État partie à la Convention. Certains tribunaux nationaux ont estimé que la piraterie constituait une violation d'une norme du *jus cogens* et était un crime imprescriptible, interprétant la notion de piraterie de manière large en réprimant non seulement la piraterie elle-même, mais aussi tout crime lié ou apparenté à celle-ci. Les tribunaux en question ont appliqué soit l'article 101 de la Convention de 1982, soit le Code pénal de l'État intéressé à la poursuite.

L'analyse de la pratique générale des États d'un point de vue régional a permis au Rapporteur spécial d'aboutir à la conclusion que l'article 101 de la Convention de 1982 reflète dans une large mesure le droit international coutumier, auquel plusieurs États parties à la Convention se réfèrent d'ailleurs pour définir la piraterie. À d'autres égards, la pratique en ce qui concerne la définition reste hétéroclite, même si on a pu constater l'existence d'une volonté commune des États quant à la prévention et la répression de la piraterie maritime et du vol à main armée en mer. Les résolutions que le Conseil de sécurité a adoptées concernant la piraterie au large de la Somalie apparaissent comme des solutions à court terme n'ayant pas vocation à résoudre durablement le problème posé par ces crimes.

Les trois projets d'article proposés dans le premier rapport portent sur le champ d'application du sujet, la définition de la piraterie et la définition du vol à main armée en mer. Le deuxième rapport du Rapporteur spécial sera consacré à une analyse des approches régionales en matière de prévention et de répression de la piraterie et du vol à main armée.

**M. Ouazzani Chahdi** remercie le Rapporteur spécial de son rapport clair, précis et bien documenté sur la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer. Il remercie également le Secrétariat de son étude sur le sujet (A/CN.4/757), étude qui facilitera les travaux de la Commission. La piraterie est une préoccupation majeure pour la communauté internationale depuis la résurgence du phénomène à la fin des années 1970 et son explosion dans les années 1990. Cette résurgence s'explique par plusieurs facteurs, notamment l'existence de zones non contrôlées, l'incapacité de certains États à gérer la sûreté de leurs eaux territoriales, l'explosion du trafic maritime et le niveau élevé de pauvreté dans certaines régions, qui pousse une partie des habitants à se livrer à la piraterie. La situation est d'autant plus complexe que les pirates modernes ont commencé à utiliser des technologies de pointe pour perpétrer leurs actes.

Pour élaborer son rapport, le Rapporteur spécial s'est appuyé sur plusieurs sources nationales et internationales ainsi que sur l'histoire et la coutume, dont le principe de la liberté des mers, en particulier la haute mer, est une norme essentielle. Le Rapporteur spécial a en outre tenu compte du fait que, à la Sixième Commission, les États ont dans l'ensemble salué l'inscription du sujet au programme de travail à long terme de la Commission. Certains, notamment les Philippines et le Brésil, ont dit souhaiter que l'orientation retenue soit conforme à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de 1982. La France a estimé que le sujet présentait un grand intérêt pour le développement progressif du droit international et sa codification. Le Rapporteur spécial a fait observer qu'il analyserait les aspects du sujet qui n'étaient pas directement régis par les dispositions de la Convention de 1982 sur la base d'autres instruments et de la pratique des États, de manière soit à proposer, s'il y a lieu, la codification des normes coutumières émergentes, soit à s'inscrire dans la perspective du développement progressif du droit international de la piraterie d'une façon qui pourrait être utile aux États, soit à envisager à la fois la codification et le développement progressif dans un même instrument juridique.

Le rapport, qui est assez long et dépasse la limite de mots, est riche en informations sur la pratique législative, judiciaire et exécutive des États en ce qui concerne la piraterie et le vol à main armée en mer au regard du droit international. Ainsi qu'il est indiqué au chapitre 1, point H, sur l'approche méthodologique, le sujet sera essentiellement abordé selon une approche régionale tenant compte de la pratique des États examinée à la lumière des législations nationales et des décisions rendues par les tribunaux nationaux en ce qui concerne la piraterie et le vol à main armée en mer. Le Rapporteur spécial a consacré cinq chapitres à la piraterie et au vol à main armée en mer en Afrique, en Asie, dans les Amériques et dans les Caraïbes, en Europe et en Océanie.

Au niveau du fond, le rapport présente un aperçu du sujet de la piraterie maritime et du vol à main armée. Il explique les racines historiques et coutumières de l'interprétation dominante de la notion de piraterie telle qu'elle est reflétée dans la Convention de 1982, à savoir que la piraterie est une violation du droit des gens qui se déroule essentiellement en haute mer. Il aborde le fait qu'à l'heure actuelle, la piraterie est un phénomène géographiquement localisé qui a des conséquences socioéconomiques considérables et auquel il est donc indispensable de remédier en mobilisant la communauté internationale. Il décrit comment la piraterie, à l'origine en principe limitée à la haute mer, est devenue de plus en plus présente dans les eaux territoriales et les eaux intérieures des États, en particulier en Afrique.

Le rapport met en évidence plusieurs problèmes. Tout d'abord, la pratique étatique manque d'uniformité et de constance, car les définitions de la piraterie et du vol à main armée en mer contenues dans les textes législatifs diffèrent, même entre États parties à la Convention de 1982. En outre, la plupart des législations nationales couvrent uniquement la piraterie et ne mentionnent pas le vol à main armée, ce qui donne à penser que certains États considèrent ces deux comportements comme un seul et même crime. Dans la plupart des législations, le vol à main armée n'est ni défini ni réprimé. À la Sixième Commission, des délégués ont fait observer que, comme la piraterie était largement couverte par le cadre juridique existant, la Commission devrait se concentrer sur le vol à main armée.

Un autre problème tient aux espaces géographiques à considérer. Tandis que, comme il ressort de la Convention de 1982, le droit international considère que la piraterie est principalement un crime commis en haute mer, certains États intègrent déjà les eaux territoriales, voire les eaux intérieures, dans leur définition de la piraterie. Au Guatemala, par exemple, le Code pénal dispose que la piraterie est un crime commis « en mer, sur les lacs ou dans les rivières navigables », sans faire de distinction particulière entre les juridictions maritimes. Au Honduras, la législation élargit le champ d'application géographique du crime de piraterie en y intégrant la zone économique exclusive, la zone contiguë et tous les autres espaces maritimes. D'autres États intègrent l'espace aérien dans leur définition de la piraterie. Au Nicaragua, par exemple, sont considérés comme des pirates « ceux qui, en mer, dans l'espace aérien, sur les lacs ou les rivières s'emparent à main armée d'un navire » ou y « commettent des déprédations ou des violences sur les personnes à bord de pareils engins ».

Dans le cadre de son examen du droit applicable à la piraterie et au vol à main armée, le Rapporteur spécial a clairement démontré que le dispositif juridique international était lacunaire dans ce domaine, soulignant que c'était principalement le droit interne des États qui s'appliquait en matière de piraterie étant donné qu'à ce jour, il n'existait aucun mécanisme juridictionnel international chargé de statuer sur les crimes de piraterie maritime et de vol à main armée en mer.

Le Rapporteur spécial fait observer que certains tribunaux nationaux, notamment aux États-Unis, considèrent la piraterie comme une violation d'une norme du *jus cogens*. Toutefois, il ne semble pas que l'élévation de la piraterie au rang de violation du *jus cogens* soit généralisée dans la pratique de la communauté internationale des États, quand bien même ceux-ci considèrent la piraterie comme l'un des crimes les plus graves et la punissent des plus sévères sanctions, y compris la peine capitale. À la connaissance de M. Ouazzani Chahdi, le seul État à avoir soulevé cette question à la Sixième Commission est la Suisse, qui en a parlé durant les débats de 2019 sur le sujet « Normes impératives du droit international général (*jus cogens*) ». L'intérêt de la délégation suisse pour cette question est compréhensible étant donné que la Constitution suisse interdit expressément toute modification de ses dispositions de nature à porter atteinte aux normes du *jus cogens*. Durant les débats, la délégation suisse a dit que l'interdiction de la piraterie faisait partie des normes du *jus cogens* et a encouragé la Commission à analyser soigneusement la pratique des États en vue d'élargir la liste non exhaustive des normes du *jus cogens* établie dans le contexte de l'examen du sujet. La piraterie n'a pas en fin de compte été ajoutée à la liste, mais rien n'empêche la Commission de revoir celle-ci à la lumière de la pratique des États.

S'agissant des projets d'article, M. Ouazzani Chahdi se félicite que le Rapporteur spécial ait établi deux définitions distinctes pour les deux crimes que sont la piraterie et le vol à main armée. La Commission peut envisager de délimiter davantage le champ

d'application du sujet pour ce qui est des formes de piraterie, les projets d'article couvrant également les actes de piraterie contre les aéronefs. La question a été soulevée par la Commission en 1956 lors de la rédaction du projet d'articles qui a servi de base à la Convention sur la haute mer, de 1958, et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de 1982. Au paragraphe 61 de l'étude du Secrétariat sur la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer, il est rappelé que la Commission a décidé, à l'issue de plusieurs votes, que les attaques perpétrées par un aéronef contre un autre ne relevaient pas de la définition de la piraterie, mais les attaques menées par un aéronef contre un navire en relevaient. Ce point pourra être examiné par le Comité de rédaction.

Par ailleurs, il faudra que le terme « mer » soit défini dans les projets d'article ou dans les commentaires. Le projet d'article consacré au champ d'application du texte fait référence à la piraterie et au vol à main armée « en mer » tandis que la Convention de 1982 fait référence à la « haute mer ». Cela veut-il dire que le Rapporteur spécial veut élargir le champ d'application aux eaux territoriales ou aux autres espaces maritimes ? Cette question devra être examinée au sein du Comité de rédaction. En conclusion, M. Ouazzani Chahdi dit qu'il appuie le renvoi des projets d'article au Comité de rédaction.

**M. Nguyen** dit que la question de la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer est un sujet de préoccupation politique pour la communauté internationale. Après avoir beaucoup diminué au XX<sup>e</sup> siècle, la piraterie est réapparue au début du XXI<sup>e</sup> siècle, principalement à proximité de la Somalie et en mer de Chine méridionale. En outre, il y a eu une nette augmentation des vols à main armée dans les eaux relevant de la souveraineté nationale. M. Nguyen pense, comme le Rapporteur spécial, que l'approche régionale est la plus efficace et la plus pragmatique étant donné les particularités et les expériences différentes de chaque région. Toutefois, on ne peut traiter la question correctement qu'en adoptant à la fois une approche régionale et une approche universelle, selon une perspective combinant les principes de souveraineté nationale et de compétence universelle.

L'analyse approfondie des évolutions récentes qui est faite dans le rapport met en évidence plusieurs problèmes. Premièrement, il y a eu une diminution du nombre d'actes de piraterie et une nette augmentation du nombre de vols à main armée en mer, en particulier en Asie, où on a recensé neuf fois plus de vols à main armée en mer que d'actes de piraterie. Deuxièmement, les actes de piraterie et de vol à main armée en mer ne sont plus comme autrefois motivés par des raisons politiques ; leurs auteurs cherchent à voler les cargaisons et à s'emparer des navires et des équipages contre rançon et sont souvent des professionnels agissant à des fins privées.

Troisièmement, les États considèrent généralement la piraterie et le vol à main armée en mer comme des actes similaires et, parfois, les assimilent à des actes terroristes. Qu'ils soient commis en haute mer ou dans les eaux relevant de la juridiction d'un État, ces actes déstabilisent l'ordre de sécurité maritime des pays. Les États cherchent de plus en plus à réprimer le vol à main armée en mer en étendant davantage leur pouvoir de la terre à la haute mer. En d'autres termes, la piraterie est de plus en plus considérée comme une forme de vol à main armée en mer qui a lieu dans la zone économique exclusive et en haute mer. Par conséquent, rares sont les pays qui ont établi des définitions distinctes de la piraterie et du vol à main armée en mer, et bon nombre prévoient des peines similaires pour l'un et l'autre de ces actes.

Quatrièmement, il y a lieu de se pencher sur la tendance nouvelle qui consiste à utiliser des armes de haute technologie telles que des drones dans la commission d'actes de piraterie et de vols à main armée en mer. La définition traditionnelle de la piraterie énoncée à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de 1982, doit être actualisée ou mieux expliquée afin qu'il soit tenu compte du nouveau contexte. Les pirates peuvent commettre un acte de la piraterie en mer sans nécessairement être membres de l'équipage ou passagers d'un navire ou d'un aéronef privé. Ils peuvent piloter des drones d'attaque dirigés contre un autre navire ou aéronef ou contre des personnes ou des biens à bord de ces engins, à partir de la côte ou d'une plateforme fixe située sur le plateau continental.

Cinquièmement, le rôle des organisations internationales dans la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer est sans cesse renforcé, au moyen notamment de l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie. La résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité permet aux États et aux organisations internationales de prendre toutes les mesures appropriées en Somalie aux fins de la répression des actes de piraterie et des vols à main armée en mer. La résolution a été adoptée au titre du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies et dispose que les mesures en question doivent être conformes au droit international humanitaire et au droit international des droits de l'homme applicables. Cela étant, certains États, tels que l'Indonésie, restent préoccupés. En cas d'abus, les frontières entre la piraterie et le vol à main armée en mer s'estomperont et il y aura un déplacement de la compétence universelle de la haute mer vers les côtes nationales.

Sixièmement, le pouvoir de prévenir et de punir la piraterie et les vols à main armée en mer est accordé principalement aux navires et aux aéronefs battant pavillon national. Dans la pratique, certains pays comme le Viet Nam et la Chine autorisent des milices maritimes à protéger leurs bateaux de pêche contre les attaques de pirates et de groupes armés illégaux. La question est de savoir si ces pratiques sont conformes au droit de la mer ou si ce droit doit être actualisé ou modifié. Les nouveaux problèmes et les nouvelles tendances devraient être examinés plus avant dans les futurs rapports.

Le sujet devrait être traité dans le cadre de la Convention de 1982 selon une approche tenant compte du droit applicable existant, de l'abondante pratique des États et des systèmes juridiques nationaux. Il est nécessaire de définir clairement les deux crimes maritimes et de déterminer les limites de la compétence universelle et de la juridiction nationale en matière de prévention et de répression de la piraterie et du vol à main armée en mer. La définition de la piraterie figurant à l'article 101 de la Convention de 1982 reflète le droit international coutumier, mais cela ne signifie pas qu'elle ne doit pas être actualisée pour refléter les réalités actuelles. Par conséquent, M. Nguyen est favorable au renvoi des trois projets d'article proposés au Comité de rédaction pour examen.

Concernant le champ d'application du sujet tel qu'il est établi dans le projet d'article premier, M. Nguyen préférerait une formulation plus simple, à savoir : « Le présent projet d'articles concerne la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer ». La méthodologie et le fondement juridique du sujet seraient exposés plus avant dans le commentaire.

Le paragraphe d) du projet d'article 2, sur la définition de la piraterie, doit être formulé avec prudence. Tout d'abord, il faut ajouter les termes « en dehors des eaux relevant de la souveraineté nationale » après le mot « mer » afin qu'il n'y ait pas de confusion quand au lieu où les actes illicites en question sont commis. Deuxièmement, il faut déterminer les actes illicites similaires à la piraterie qui sont commis en mer, mais peuvent être dirigés depuis la terre. Troisièmement, la piraterie est *hostes gentium* (ennemi commun de toute l'humanité) et ne se produit qu'en haute mer ou dans la zone économique exclusive. Il en résulte que la définition de la piraterie devrait être fondée sur le droit international. Par contre, la définition du vol à main armée dans les eaux relevant de la souveraineté nationale donnée au projet d'article 3 devrait plutôt s'appuyer sur le droit interne, étant donné que la Convention de 1982 est muette sur ce point.

*La séance est levée à 11 h 40.*