

Provisoire

**Réservé aux participants**

29 août 2023

Français

Original : français

---

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

**Compte rendu analytique provisoire de la 3623<sup>e</sup> séance**

Tenue au Palais des Nations, à Genève, le vendredi 12 mai 2023, à 10 heures

**Sommaire**

Prévention et répression de la piraterie et du vol à main armée en mer (*suite*)

---

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\\_fra@un.org](mailto:trad_sec_fra@un.org)).



**Présents :**

*Président :* M. Vázquez-Bermúdez (Premier Vice-Président)

*Membres :* M. Akande  
M. Argüello Gómez  
M. Asada  
M. Fathalla  
M. Fife  
M. Forteau  
M. Galindo  
M. Grossman Guiloff  
M. Huang  
M. Jalloh  
M. Laraba  
M. Lee  
M. Mavroyiannis  
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

*Secrétariat :*

M. Llewellyn Secrétaire de la Commission

En l'absence de M<sup>me</sup> Oral, M. Vázquez-Bermúdez, Premier Vice-Président, prend la présidence.

La séance est ouverte à 10 h 5.

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

M. Paparinskis, après avoir remercié le Rapporteur spécial pour son premier rapport exhaustif sur la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer (A/CN.4/758), dit que le rappel historique, dans l'introduction, sur la piraterie avant le XX<sup>e</sup> siècle est intéressant mais n'a guère de rapport avec l'ordre juridique international moderne. Le Rapporteur spécial met à juste titre l'accent sur les efforts de codification du XX<sup>e</sup> siècle qui ont plus de pertinence pour le sujet et ont abouti à l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. Un concept historique semble toutefois être traité comme ayant quelque pertinence, à savoir celui d'ennemis de l'humanité (*hostis humani generis*) pour qualifier les pirates. M. Paparinskis tient à mettre en garde contre toute reprise de ce concept. Ce terme doit être interprété comme relevant d'une condamnation rhétorique plutôt que du domaine juridique et a généralement été traité comme tel par les précédents codificateurs. Le sujet exige au contraire que l'on établisse des distinctions précises quant au caractère et à la portée des règles de compétence, et le meilleur moyen d'atteindre cet objectif est d'éviter l'expression « ennemis de l'humanité ».

L'analyse que fait le Rapporteur spécial du dispositif juridique multidimensionnel applicable à la piraterie et au vol à main armée en mer souligne l'importance d'une approche technique rigoureuse pour examiner ce qui est probablement un sujet juridique unique. En dépit du fait qu'elle constitue un crime international, comme cela a été rappelé dans la sentence rendue en 2020 dans l'Arbitrage relatif à l'incident de l'*Enrica Lexie (Italie c. Inde)*, la piraterie se distingue des autres crimes internationaux en ce qu'elle n'est pas expressément interdite par le droit international coutumier, mais est seulement définie par celui-ci comme étant soumise à une compétence prescriptive universelle. De plus, bien que la piraterie soit définie par la coutume, sa définition elle-même renvoie en partie au droit interne, notamment pour ce qui constitue « tout acte illicite ». On pourrait ainsi soutenir que l'interdiction de la piraterie est plus proche d'une règle étendant la compétence nationale à certaines infractions pénales que d'une règle de droit international pénal au sens moderne.

Puisque le dispositif juridique international applicable à la piraterie et au vol à main armée en mer est si fortement marqué par la Convention de 1982, la récente pratique arbitrale interétatique qui a interprété et appliqué certaines des dispositions pertinentes de celle-ci pourrait constituer une source utile, notamment la sentence arbitrale rendue en 2015 sur le fond dans l'affaire de l'*Arctic Sunrise (Royaume des Pays-Bas c. Fédération de Russie)*, en plus de la sentence *Enrica Lexie*.

La liste dressée par le Rapporteur spécial des carences du dispositif juridique international applicable offre un cadre utile pour évaluer la pratique des États et pour déterminer, à la lumière du *modus operandi* des crimes de piraterie et des vols à main armée en mer, quelles sont les questions juridiques difficiles associées au sujet qui soulèvent aussi de véritables problèmes pratiques. La Commission doit savoir quels sont les défis les plus pressants si elle veut produire un résultat qui tienne compte du « caractère concret, pratique et abordable » du sujet. Dans son rapport annuel, la Commission pourrait peut-être inciter les États à la Sixième Commission à signaler les carences qu'ils ont eux-mêmes relevées dans le dispositif.

S'agissant de la première carence, à savoir le cloisonnement du milieu marin en plusieurs espaces maritimes, qui complique les efforts de définition et de répression de la piraterie, s'il souscrit à la teneur générale des observations du Rapporteur spécial aux paragraphes 44 à 46 du rapport, M. Paparinskis approuve aussi les vues exprimées par d'autres membres selon lesquels les principes fondamentaux du droit moderne de la mer doivent être considérés comme une donnée pour le sujet examiné, comme l'a noté M. Oyarzábal. Effectivement, dans la sentence *Enrica Lexie*, le tribunal arbitral a confirmé que l'article 58, paragraphe 2, de la Convention de 1982 étend à la zone économique exclusive les droits et obligations spécifiques des États concernant la répression de la

piraterie. En examinant les solutions, la Commission devra veiller à faire clairement la distinction entre les catégories de compétence applicables dans différents espaces, en particulier la compétence prescriptive, la compétence exécutive et, dans certains cas, la compétence judiciaire.

La deuxième carence, à savoir l'ambiguïté de la référence à des « fins privées » dans la définition de la piraterie, peut être interprétée comme se rapportant à la dichotomie entre privé et public ou entre personnel et politique. De l'avis de M. Paparinskis, la distinction classique en droit international entre privé et public est la meilleure interprétation de la pratique pertinente. En conséquence, la « piraterie » peut couvrir des actes de terrorisme, mais probablement aussi des actes de violence contre des navires au cours de manifestations en faveur de l'environnement, bien que la frontière entre cette « piraterie » et des actions légitimes de protestation puisse être difficile à établir, en particulier si les droits humains à la liberté de parole et à la liberté de réunion sont en cause. La question qui se pose réellement, cependant, est celle de savoir si les États voient là un véritable problème pratique. Selon un point de vue, la question ne se pose simplement pas parce que le sens des affaires qui anime les pirates modernes les conduira à nier toute motivation politique pour la bonne raison que, s'ils sont considérés comme des terroristes, les rançons demandées en échange des captifs ne pourraient pas être payées en vertu des lois visant à lutter contre le financement du terrorisme.

Il existe une incertitude sur la question de savoir si les troisième et quatrième carences – la condition des « deux navires » imposée par l'article 101 de la Convention de 1982 et la notion de « navire privé », en particulier en relation avec les mutineries visées à l'article 102 de la Convention – créent de véritables problèmes pratiques. Lorsqu'un comportement illicite ou violent en haute mer implique un seul navire, la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime est susceptible d'être applicable pour les États qui y sont parties. Un exemple récent de l'application de la règle des « deux navires » peut être trouvé aux paragraphes 238 et 240 de la sentence arbitrale rendue sur le fond dans l'affaire *Arctic Sunrise*. Selon certains auteurs, la question des mutineries présente un intérêt dans un contexte contemporain parce que des navires d'État seraient utilisés officieusement dans certaines parties du monde pour des actes de piraterie, ce qui pourrait être assimilé à une mutinerie. Néanmoins, il est probable que peu d'États, dans la pratique, tenteront d'arrêter un navire d'État pour piraterie.

En ce qui concerne les cinquième et sixième carences, qui concernent les limites du dispositif juridique applicable à la répression de la piraterie, tant dans la Convention que dans la pratique interne, M. Paparinskis approuve l'essentiel des préoccupations exprimées par le Rapporteur spécial aux paragraphes 53 à 55 du rapport. Néanmoins, l'obligation de coopérer en vertu de l'article 100 de la Convention est, comme cela est expliqué au paragraphe 723 de la sentence *Enrica Lexie*, une obligation de moyen plutôt qu'une obligation de résultat, qui n'implique pas nécessairement l'obligation de capturer et de poursuivre les pirates et qui peut être mise en œuvre également par l'inscription dans la législation nationale de dispositions sur l'entraide judiciaire, l'extradition et le transfèrement de personnes soupçonnées, détenues ou condamnées pour des actes de piraterie, ou la conclusion d'accords bilatéraux et multilatéraux de coopération. L'étude des pratiques et des initiatives régionales et sous-régionales permettrait d'évaluer les meilleures d'entre elles pour ce qui est du respect par les pays des obligations pertinentes.

Le Rapporteur spécial pourrait en outre envisager de clarifier plusieurs ambiguïtés éventuelles : d'abord, le fait que lorsqu'un État saisit un navire pirate, l'article 105 de la Convention ne suggère pas que seuls les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie sont compétents pour se prononcer sur l'affaire, comme cela a été admis par le Conseil de sécurité au paragraphe 4 de la résolution 2634 (2022) ; deuxièmement, la question de savoir si un comportement accessoire à la piraterie est déjà soumis à la compétence prescriptive universelle, même s'il est commis à terre, comme pourraient le laisser penser les paragraphes 13 à 15 de la résolution 1976 (2011) du Conseil de sécurité ; troisièmement la question des implications juridiques de la présence de personnel d'entreprises privées de sécurité et de détachements de protection des navires à bord de navires de commerce, à la lumière de la sentence arbitrale rendue dans l'affaire *Enrica Lexie*.

Sur la pratique législative et judiciaire, que le Rapporteur spécial explore de façon très approfondie dans le rapport, M. Paparinskis fait observer que divers systèmes juridiques traitent les mêmes questions juridiques au moyen de règles et d'institutions différentes. Cela ne pose pas nécessairement de problème si les règles relatives à la piraterie sont considérées comme accordant une extension de la compétence prescriptive, notamment une large marge d'appréciation pour définir l'infraction en droit interne dans les limites du droit international, et une compétence exécutive unique, soumise aux règles internationales, en haute mer et dans la zone économique exclusive. Cela peut cependant rendre difficile de qualifier précisément les positions juridiques internes. Le cas de la Lettonie visé au paragraphe 246 du rapport montre bien la nécessité d'éviter toute généralisation excessive alors que beaucoup dépend de dispositions peu visibles profondément enfouies dans les systèmes juridiques de chaque État.

Le Rapporteur spécial pourrait souhaiter expliquer si le résumé de la pratique étatique figurant au chapitre VII du rapport est un argument pour l'interprétation du traité par une pratique ou un accord ultérieurs et dans ce cas, si la qualité et la quantité de cette pratique répond aux critères fixés dans les conclusions de la Commission de 2018 sur le sujet des accords et de la pratique ultérieurs dans le contexte de l'interprétation des traités, ou si cette pratique contribue directement au droit international coutumier et, dans ce cas, si elle répond aux critères fixés dans les conclusions de la Commission de 2018 sur la détermination du droit international coutumier. Ou l'intention est-elle simplement de donner des exemples de bonnes pratiques qui n'ont pas nécessairement d'implications juridiques ?

M. Paparinskis invite le Rapporteur spécial à explorer d'autres moyens d'organiser les sources primaires se rapportant au sujet et à expliquer clairement quel poids il conviendrait de leur donner dans le processus d'élaboration des dispositions pertinentes. Il serait par exemple possible d'organiser ces sources par rapport aux carences du dispositif juridique international recensées par le Rapporteur spécial ; selon un ordre chronologique, en allant de la pré-codification jusqu'aux défis modernes ; distinguées par référence à des instruments régionaux particuliers ou aux résolutions du Conseil de sécurité ; ou classées selon que les lois nationales incorporent directement la terminologie de la Convention ou ne prévoient que des crimes « ordinaires » interprétés comme couvrant la piraterie dans la mesure autorisée par la compétence prescriptive. M. Paparinskis note également les propositions intéressantes faites par M. Mingashang à cet égard.

À l'instar d'autres membres, M. Paparinskis considère qu'il serait utile que le Rapporteur spécial puisse expliquer la raison d'être de ses propositions, s'agissant notamment du caractère juridique des questions visées au projet d'article 3. Dans le plan d'étude de 2019 sur le sujet, le Rapporteur spécial avait dit avoir une préférence pour que le résultat des travaux prenne la forme d'un projet d'articles, sans exclure la possibilité qu'il prenne la forme de conclusions ou de directives. Cependant, comme indiqué dans le résumé thématique des débats tenus par la Sixième Commission de l'Assemblée générale à sa soixante-quatorzième session (A/CN.4/734), la Commission a été invitée à veiller à ce que l'étude du sujet ne vienne pas contredire les traités en vigueur et le régime du droit de la mer, notamment la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, ce qui semble être une invitation à donner au résultat des travaux une autre forme que celle d'un projet d'articles. De l'avis de M. Paparinskis, des directives seraient substantiellement plus pertinentes compte tenu de la diversité des instruments et des techniques dont la Commission pourrait devoir tenir compte. Un débat sur la forme du résultat à produire devrait avoir lieu au début des travaux de la Commission sur le sujet.

Pour ce qui est des projets d'article proposés, M. Paparinskis souhaiterait que le projet d'article premier soit raccourci pour se lire : « Le présent projet d'articles s'applique à la piraterie et au vol à main armée en mer en ce qui a trait à leur prévention et à leur répression. » Si le résultat des travaux devait être, non plus un projet d'articles, mais des conclusions ou des directives, le verbe « s'applique » deviendrait « concerne ». Dans le projet d'article 2, M. Paparinskis préférerait supprimer l'alinéa d) pour ne pas s'écarter de la définition de la piraterie énoncée à l'article 101 de la Convention ; autrement, la Commission risquerait de créer une incertitude et un possible chevauchement géographique et matériel entre la piraterie et le vol à main armée en mer. Dans le projet d'article 3, pour la même raison, il préférerait ne pas modifier la définition du vol à main armée en mer empruntée 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, joint en annexe à la résolution A.1025(26) de l'Organisation maritime internationale (OMI). Il souhaite donc proposer la suppression de l'alinéa c). Comme d'autres membres, il aimerait en apprendre davantage sur le futur programme de travail sur le sujet. Il appuie le renvoi des projets d'article au Comité de rédaction pour qu'il les examine à la lumière du débat.

**M. Galindo**, après avoir remercié le Rapporteur spécial pour son premier rapport très intéressant sur les aspects juridiques et les causes sociales et politiques de la piraterie et du vol à main armée en mer, dit qu'il apprécie la large portée géographique du rapport mais que la législation et la jurisprudence nationales sont insuffisantes pour offrir une image précise de la pratique des États. Il espère que les rapports suivants sur le sujet s'intéresseront au comportement des États dans les forums internationaux pertinents.

L'affirmation, au paragraphe 27 du rapport, que la mer est un bien en partage ou un bien commun (*res communis*) doit être nuancée à la lumière du projet d'accord récemment adopté se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale, qui mentionne le principe du patrimoine commun de l'humanité comme un principe directeur pour les États parties et qui, lorsqu'il aura pris effet, conduira à une perspective juridique différente sur la nature de *res communis* de la haute mer.

Contrairement à ce qui est indiqué au paragraphe 37 du rapport, il est douteux que la définition de la piraterie énoncée dans la Convention soit la codification d'une norme internationale coutumière déjà existante. L'analyse que fait le Rapporteur spécial des législations nationales semble étayer l'idée que c'est la Convention qui a influencé les législations, et non l'inverse.

En outre il semble prématuré d'affirmer, à ce stade des travaux de la Commission, que les navires privés pourraient exercer le droit de légitime défense, ce qui semble être soutenu par le Rapporteur spécial au paragraphe 52 du rapport. Admettre une telle possibilité conduirait inévitablement et inutilement à des discussions sur des points complexes, tels que le droit interne applicable dans les cas de légitime défense ainsi que les questions concernant la responsabilité internationale des États dans les cas d'exercice du droit de légitime défense par des navires privés.

M. Galindo n'est pas du tout convaincu qu'un projet d'articles soit la meilleure forme à donner au résultat final des travaux sur le sujet. Il serait plus productif d'adopter un ensemble de directives ou même de principes qui aideraient les États dans leurs efforts de prévention et de répression des actes de piraterie ou de vol à main armée en mer. Il renvoie néanmoins cette question à la Commission pour une décision future.

Dans le projet d'article premier, M. Galindo propose de supprimer la deuxième partie – « au regard du droit international, de la pratique des États tant législative et judiciaire qu'exécutive, et des pratiques régionales et sous-régionales », car il s'agit moins de la définition du champ d'application du projet d'articles que d'une description de l'approche adoptée par la Commission. Cependant, si ce membre de phrase était maintenu, M. Galindo serait d'avis de supprimer les mots « tant législative et judiciaire qu'exécutive » de façon à rendre le texte plus concis et plus cohérent avec les travaux antérieurs de la Commission, en particulier la définition de la « pratique de l'État » dans le projet de conclusion 5 des projets de conclusion de 2018 sur la détermination du droit international coutumier.

Dans le projet d'article 2, une décision importante que devrait prendre la Commission et qui affecterait le champ d'application du projet d'article est celle de savoir s'il faut conserver le mot « navire » sans en définir le sens, ou remplacer ce mot par un terme plus large comme, en anglais, « vessel ». Ni la Convention de 1982 ni le droit international coutumier ne fournissent une définition claire du mot « navire ». Par conséquent, il n'apparaît pas clairement si des actes de piraterie pourraient être commis par ou contre un objet comme un drone autonome, autopropulsé, opérant soit en surface, soit au-dessous de la surface. Même dans la Convention, les « sous-marins et autres véhicules submersibles » ne sont pas clairement définis. En fait, du moins en ce qui concerne le droit de passage inoffensif, ces véhicules sont soumis à une disposition spécifique prévue à l'article 20, tandis que les « navires étrangers » relèvent du régime général prévu à l'article 19. En outre, à l'article III,

paragraphe 2, de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et d'autres matières (Convention de Londres), les « navires et aéronefs » sont définis comme « des véhicules circulant sur l'eau, dans l'eau ou dans les airs, quel qu'en soit le type », cette expression englobant « les véhicules sur coussin d'air et les engins flottants, qu'ils soient autopropulsés ou non ».

Une autre question importante est celle de savoir si les actes de piraterie ou de vol à main armée en mer peuvent être commis contre des objets statiques, comme des plateformes pétrolières offshore. Si, en principe, il semble raisonnable d'inclure de tels actes dans la notion de piraterie ou de vol à main armée, il serait néanmoins utile de recueillir les opinions des États sur cette question.

Un point de discussion possible concerne la portée de l'expression « agissant à des fins privées » dans le projet d'article 2, alinéa a). Il serait utile que la Commission, après avoir recueilli les points de vue des États, puisse préciser si les « fins privées » doivent constituer l'intention unique ou prédominante des actes de piraterie et de vol à main armée en mer, et/ou comment ce régime interagirait avec d'autres motifs concurrents éventuels – surtout lorsqu'il y a aussi des fins politiques en jeu – dans le cadre de ce qu'on appelle le « terrorisme maritime », l'insurrection ou encore les conflits armés non internationaux.

À propos du projet d'article 2, alinéa c), concernant tout acte d'incitation à commettre des actes de piraterie, il semble y avoir une différence subtile mais importante de terminologie entre les divers textes authentiques de l'article 101, alinéa c), de la Convention de 1982. Alors que les textes anglais, espagnol et chinois de l'alinéa c) de l'article 101 n'exigent pas un examen de l'intention derrière l'incitation à commettre des actes de piraterie et qualifient l'incitation elle-même d'acte de piraterie, la version française semble qualifier d'acte de piraterie non pas l'incitation elle-même, mais plutôt un acte visant à l'incitation. Par conséquent, le texte français semble exiger un examen de l'intention derrière l'acte en question. En d'autres termes, un acte qui involontairement incite à la commission d'un acte de piraterie – par exemple, des publications sur les réseaux sociaux, dans certaines circonstances – serait apparemment qualifié d'acte de piraterie selon les textes anglais, espagnol et chinois, mais pas selon le texte français. Il serait donc utile que la Commission examine si l'acte non intentionnel d'inciter quelqu'un à commettre un acte de piraterie tel que visé aux alinéas a) et b) de l'art. 101 de la Convention de 1982 est lui-même un acte de piraterie ou pas, en tenant compte de l'article 33 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969 et de la pratique étatique pertinente. Les versions authentiques arabe et russe de la Convention de 1982 devraient également être analysées. La même discussion s'appliquerait évidemment aussi au projet d'article 3, alinéa b).

M. Galindo exprime des réserves à propos du projet d'article 2, alinéa d), pour deux raisons. Premièrement, la présence de la conjonction « et » peut être interprétée comme indiquant qu'un acte déterminé doit être défini comme un acte de piraterie tant dans le droit interne que dans le droit international pour être considéré comme illicite. Une telle interprétation pourrait affaiblir le régime juridique international de la piraterie, puisque le droit interne pourrait fixer des critères supplémentaires pour considérer un tel acte comme illicite. La deuxième réserve, plus importante, tient au libellé « tout autre acte illicite en mer » qui est défini comme acte de piraterie en « droit interne », ce qui signifie que, concrètement, le projet d'article 2 permettrait de qualifier d'acte de piraterie presque tout acte que les États souhaitent qualifier ainsi, d'autant plus que l'illicéité de l'acte serait très probablement également établie en droit interne. Comme l'a noté le Rapporteur spécial ailleurs dans son rapport, certains pays définissent la piraterie en termes larges et ouverts. Le projet d'article 2, alinéa d), ne limite pas non plus son champ d'application à la haute mer et pourrait par conséquent inclure des actes illicites commis dans la mer territoriale, les eaux intérieures ou les eaux archipélagiques. Ainsi, la Commission adopterait une conception ouverte de la définition de la piraterie et approuverait une interprétation selon laquelle le régime du projet d'articles pourrait s'appliquer pratiquement à tout acte que les États choisiraient de définir comme acte de piraterie, quelle que soit la zone maritime où il a lieu. La conséquence la plus grave d'une telle décision serait que la compétence universelle – telle que prévue dans un projet d'article reflétant l'article 105 de la Convention de 1982 – pourrait être exercée à l'égard d'actes non violents se produisant dans les eaux intérieures d'un autre État, dès lors que la législation nationale les qualifierait d'actes de piraterie.

En conséquence, M. Galindo serait favorable soit à la suppression de l'alinéa d) du projet d'article 2, soit à sa révision pour en limiter la portée. En tout état de cause, il conviendrait d'expliquer clairement aux États qu'une telle innovation équivaudrait à un développement progressif plutôt qu'à une codification du droit international coutumier ou à une interprétation de la portée de l'article 101 de la Convention de 1982. Une autre question à propos du projet d'article 2, alinéa d), est de savoir si le concept de piraterie « depuis la terre » doit être couvert par la définition de la piraterie proposée par la Commission. Il existe une pratique étatique, en général, et une jurisprudence, en particulier, limitée sur le sujet. Il est douteux que la jurisprudence évoquée dans le rapport puisse être qualifiée de « répandue et représentative » aux fins du droit international coutumier. En outre, le libellé de l'article 101, alinéa c), de la Convention de 1982, tel que reproduit dans le projet d'article 2, alinéa c), proposé par le Rapporteur spécial, ne comporte aucune limite géographique. Par conséquent, M. Galindo serait favorable à ce que les termes « depuis la terre » soient supprimés et à ce qu'il soit précisé dans le commentaire que la « piraterie depuis la terre » est déjà couverte par l'article 101, alinéa c), de la Convention de 1982.

La définition du « vol à main armée en mer » au projet d'article 3 ne précise pas ce qu'il faut entendre par l'expression « à main armée ». La Commission pourrait souhaiter préciser le sens de cette expression afin que le texte soit paré pour l'avenir, car de nouvelles technologies pourraient rendre le vol en mer possible par un comportement de nature violente ou conduisant à la violence, même sans l'utilisation d'armes comme des armes à feu. Il pourrait s'agir du piratage des systèmes électroniques d'un navire ou de la prise de contrôle des appareils électroniques à bord au moyen de drones. L'expression « à main armée » ne fonctionne pas dans de telles situations.

Notant que le projet d'article 3, alinéa a), vise la « menace » de déprédation, qui n'apparaît ni dans la définition de la piraterie du projet d'article 2, alinéa a), ni dans celle de l'article 101, alinéa a), de la Convention, M. Galindo dit que si l'intention principale de la définition du vol à main armée en mer est de confirmer une approche géographique de la distinction entre vol à main armée en mer et piraterie en précisant que le premier est commis dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques et la mer territoriale, tandis que la seconde est seulement commise en haute mer, dans la zone économique exclusive et dans la zone contiguë, les libellés respectifs des projets d'articles 2, alinéa a), et 3, alinéa a), devraient alors être davantage alignés pour que la seule différence tienne à l'espace maritime auquel chacun s'applique. Ainsi, l'expression « menace de déprédation » devrait être soit ajoutée à l'alinéa a) du projet d'article 2, soit supprimée de l'alinéa a) du projet d'article 3. La même considération s'applique, *mutatis mutandis*, à l'expression « par l'équipage ou des passagers d'un navire ... privé » qui figure à l'alinéa a) du projet d'article 2 mais pas à l'alinéa a) du projet d'article 3.

Les suggestions et commentaires que M. Galindo a formulés à propos du projet d'article 2, alinéa d), s'appliquent *mutatis mutandis* au projet d'article 3, alinéa c), qui soulève des préoccupations similaires. Enfin, M. Galindo dit qu'il se réjouit d'aborder les nombreuses questions juridiques que soulève le sujet, telles qu'elles sont exposées dans le plan d'étude de 2019 et dans le premier rapport.

**M. Nesi** dit qu'il accueille avec intérêt le rapport exhaustif du Rapporteur spécial ainsi que l'approche régionale que celui-ci a adoptée à l'égard du sujet, qui est la plus appropriée pour parvenir à une solution et à une compréhension efficaces des crimes à l'examen. Il apprécie aussi l'analyse des formes modernes de la piraterie, qui impliquent l'utilisation de nouveaux outils technologiques, économiques et politiques susceptibles d'accroître les dangers auxquels sont exposés les navires et qui pourraient aussi avoir de sérieux impacts sur les économies des États dont les activités commerciales sont rendues presque impossibles par les fréquentes attaques que subissent les navires. S'il est vrai que les mesures prises par les États jusqu'à présent ont grandement contribué à réduire le nombre d'actes de piraterie et de vol à main armée en mer, l'étude du sujet par la Commission est essentielle pour empêcher que de tels actes continuent de se multiplier dans des zones qui connaissent une situation tragique d'instabilité sociale et économique.



S'agissant de la définition de la piraterie, certains États ont transposé le texte de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 dans leurs codes nationaux, tandis que d'autres ont décidé de le modifier pour lui donner plus de souplesse. Cette tendance est sans doute étroitement liée à l'évolution de la piraterie depuis l'adoption de la Convention. Comme l'a souligné M. Nguyen, l'utilisation d'armes télécommandées de haute technologie pour commettre des actes de piraterie est une évolution dont la Commission doit tenir compte dans ses travaux sur le sujet. Les attaques contemporaines sont menées non seulement par un navire contre un autre, comme cela est envisagé dans la Convention, mais aussi depuis la terre ou des îles artificielles édifiées dans des zones économiques exclusives au moyen de drones ou d'autres armes modernes. Il est important pour tenter de définir la piraterie de s'attacher à la nature des activités criminelles et aux moyens utilisés pour s'y livrer. L'article 2, alinéa d), proposé, qui vise « tout autre acte illicite en mer et depuis la terre », est apparemment suffisant pour couvrir des actes de piraterie dirigés ou conduits depuis la terre ainsi que depuis des îles artificielles et pour permettre la mise en cause de la responsabilité des pirates qui opèrent à distance des armes télécommandées. Néanmoins, vu que la définition de la piraterie dans les législations nationales de certains États couvre des actes commis dans les eaux territoriales et pas uniquement ceux commis en haute mer ou dans d'autres lieux ne relevant de la juridiction d'aucun État, comme cela est énoncé dans la Convention, il pourrait être nécessaire d'examiner plus avant le projet d'article 2, alinéa d). On ne voit pas clairement comment il est possible de concilier la référence au droit interne et au droit international dans ce projet d'article, vu la différence substantielle qui existe entre les définitions nationales et la définition internationale du crime de piraterie sous l'angle du lieu de commission des faits (*locus delicti commissi*).

Faisant observer que le rapport du Rapporteur spécial est principalement axé sur la piraterie en mer, même si la définition de la piraterie proposée dans le projet d'article 2 fait aussi référence à la piraterie aérienne, M. Nesi pense qu'une analyse approfondie des instruments juridiques pertinents du droit de l'aviation, comme la Convention relative à l'aviation civile internationale ou la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, permettrait d'y voir plus clair pour décider s'il convient de maintenir la définition de l'article 101 de la Convention de 1982. Une telle analyse pourrait aussi fournir des orientations sur d'autres questions, notamment juridictionnelles.

La définition du vol à main armée en mer figurant dans le projet d'article 3 doit être examinée plus avant, tout comme la nécessité de faire une distinction entre les crimes de piraterie et de vol à main armée. La définition du projet d'article 3, qui est fondée sur celle du Code de bonnes pratiques de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, est analogue à celle de l'article 101 de la Convention de 1982, si ce n'est qu'elle vise des actes commis dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État. Le nombre d'États qui ont adopté une définition du vol à main armée en mer dans leur législation nationale est très limité par comparaison avec celui des États qui ont adopté une définition de la piraterie. Il existe une tendance à inclure le vol à main armée en mer dans la définition de la piraterie, sans restreindre cette dernière aux actes commis en haute mer. S'il est vrai qu'une distinction est faite entre la piraterie et le vol à main armée en mer dans plusieurs résolutions du Conseil de sécurité, M. Nesi se demande s'il est nécessaire d'inclure la question dans le champ des travaux de la Commission sur le sujet. Comme l'a relevé M. Forteau, l'affirmation du Rapporteur spécial dans son rapport selon laquelle la pratique interne de nombreux États ne comporterait aucune loi d'incrimination du vol à main armée en mer est quelque peu trompeuse. Ainsi, son affirmation selon laquelle l'Italie n'aurait pas de législation spécifique relative au vol à main armée en mer n'est pas totalement correcte, puisque la vaste majorité des États, dont l'Italie, se sont dotés de législations sur le vol à main armée qui s'appliquent à des actes commis en tout lieu sur le territoire national, y compris dans les zones maritimes relevant de la juridiction nationale. M. Nesi se demande par conséquent s'il est nécessaire d'établir une quelconque réglementation internationale de tels actes, étant donné que les États ont le droit d'appliquer et de faire exécuter ces dispositions dans le cadre de leur législation pénale. La distinction entre les actes de piraterie commis en haute mer et les mêmes actes commis dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté nationale ne pourrait être pertinente que dans la perspective de l'établissement de formes de coopération interétatique en vue d'assurer l'application des règles internationales relatives à la piraterie.

Les États tendent à accepter l'idée que la piraterie, le plus ancien crime international, est un crime du droit des gens (*crimen juris gentium*) relevant de la compétence universelle, comme cela est reflété dans les articles 100 à 105 de la Convention. Cependant, la principale raison de cette acceptation de la compétence universelle est le fait que la piraterie est un crime que les États peuvent facilement réprimer sans empiéter sur la souveraineté d'autres États. Néanmoins, comme cela a été souligné par d'autres membres, il serait nécessaire que la Commission examine si la Convention légitime aussi l'exercice d'une compétence universelle exécutive sur des actes similaires dont la commission commence en haute mer mais se poursuit dans des zones maritimes sous juridiction nationale.

En examinant la compétence exécutive, la Commission devrait s'efforcer de s'écarter d'une obligation de coopérer et d'un droit de saisie limités à la haute mer. La question est en fait étroitement liée au droit de poursuite consacré à l'article 111 de la Convention, un droit qui cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'État dont il relève ou d'un autre État. Cette limite, conjuguée au libellé facultatif de l'article 105, constitue un obstacle à la répression efficace de la piraterie, comme cela est noté au paragraphe 35 du rapport du Rapporteur spécial. La Commission devrait tirer parti du fait que la piraterie est généralement considérée comme un crime du droit des gens pour renforcer l'obligation des États d'autoriser des mesures temporaires d'exécution extraterritoriale dans des zones relevant de la juridiction d'un autre État, atténuant ainsi le sens facultatif de l'article 105 de la Convention. C'est là apparemment la meilleure solution pour réagir promptement à des activités criminelles susceptibles d'avoir lieu dans différents espaces, et pour prévenir l'impunité.

En ce qui concerne la compétence universelle judiciaire, un certain nombre d'États ont la possibilité d'exercer leur compétence judiciaire sur des infractions de vol commises dans les espaces maritimes relevant de la juridiction nationale. Vu que des conflits de compétence pourraient surgir entre ces États, dont l'État d'immatriculation ou l'État du pavillon, l'État où l'acte a été commis et l'État de nationalité des victimes, il est important de trouver une solution commune pour prévenir les différends et éviter l'impunité, notamment en examinant les instruments existants. Dans le domaine du droit aérien, par exemple, l'article 4 de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs traite de l'exercice de la compétence pour connaître de l'infraction, qu'elle attribue à l'État d'immatriculation ou, dans d'autres cas, à l'État d'atterrissage. La Convention pourrait aussi servir à déterminer l'exercice de la compétence lorsque la piraterie est commise dans des espaces maritimes sous souveraineté nationale, lorsque la compétence peut être attribuée soit à l'État du pavillon soit à l'État du port. M. Nesi propose donc que la Commission ne se contente pas d'examiner les actions de contrainte, mais qu'elle étudie aussi quel État a compétence pour trancher un différend.

Tout en approuvant le champ actuel des travaux de la Commission sur la question de la piraterie, qui est limité aux actes illicites commis à des fins privées par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, il se demande si, compte tenu de l'évolution de la piraterie, la Commission devrait aussi aborder la question de la « piraterie stratégique ». Les pirates contemporains ont une capacité d'adaptation non seulement technologique mais aussi politique, avec le développement d'une piraterie stratégique, entendue comme toute activité illicite consistant pour un État à financer, soutenir ou commettre des actes de piraterie et de vol à main armée en mer en vue d'obtenir un avantage politique, économique ou stratégique, ou de créer ou favoriser une instabilité économique, commerciale ou politique dans un autre État. La Commission souhaitera peut-être envisager de définir le crime de piraterie comme une infraction complexe appuyée par des États au moyen de diverses formes de financement illicite en vue de contrôler les routes maritimes et de gérer l'instabilité politique de vastes régions par le biais d'activités mercenaires. Les actions de prévention et de répression doivent donc prendre en considération l'éventuelle collusion des autorités côtières qui fournissent une protection stratégique aux pirates. Il serait enfin utile d'examiner la fonction stratégique de la piraterie moderne, appuyée par les ambitions expansionnistes de certains États, en tant que technique mise en œuvre tant par des actions perturbatrices contre des navires ennemis que par des opérations de sabotage camouflées.

Le Rapporteur spécial n'aborde pas dans son rapport la question de la forme que devrait prendre le résultat des travaux de la Commission. M. Nesi souhaiterait savoir en particulier quelle forme prendra le texte juridique qui sera élaboré et s'il s'agira d'un instrument non contraignant ou d'un projet de convention destiné à être soumis à l'approbation des États. Il faudrait apporter dès que possible des réponses à ces questions, car elles influenceront les travaux futurs de la Commission sur le sujet.

**M. Mavroyiannis** dit que la Commission souhaitera peut-être s'intéresser davantage à la nécessité d'une coopération entre États pour la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer et, en particulier, examiner comment créer une obligation de coopération entre États à cette fin. Cette coopération pourrait notamment prendre la forme d'échanges d'informations et d'une coopération dans les enquêtes, poursuites et dans l'administration de la justice. Le temps est peut-être venu de dépasser les règles facultatives relatives à la coopération aux fins de réprimer la piraterie dans le droit international existant et d'envisager des règles plus prescriptives, comme l'a proposé M<sup>me</sup> Mangklatanakul.

**M. Grossman Guiloff** dit que le premier rapport du Rapporteur spécial offre un fondement robuste et exhaustif pour l'examen du sujet par la Commission, en ce qu'il fournit des informations extrêmement riches sur la jurisprudence et la législation de toutes les régions du monde, fait ressortir la nécessité urgente de renforcer le dispositif juridique international applicable à la piraterie et au vol à main armée en mer et aborde les défis contemporains résultant de l'intersection entre piraterie et autres comportements illicites. La piraterie comporte d'importantes ramifications au niveau mondial qui touchent au commerce maritime, à la marine marchande et aux droits de l'homme, et l'existence d'un cadre réglementaire visant à juguler ce phénomène est cruciale, non seulement pour les nations les plus touchées, mais pour la communauté internationale dans son ensemble. Le sujet s'inscrit pleinement dans le mandat de la Commission d'œuvrer au développement progressif et à la codification du droit international.

Les chapitres II et III du rapport montrent comment la piraterie n'a cessé, tout au long de l'histoire, de constituer une sérieuse menace à la paix et à la sécurité internationales ainsi qu'à la protection des droits de l'homme et en particulier, comment elle touche de façon disproportionnée les pays du Sud en raison de leur manque d'équipements et de personnel pour contrôler les actes de piraterie et faire exécuter la loi contre leurs auteurs.

L'un des points les plus importants que doit examiner la Commission est l'impact qu'ont la piraterie et le vol à main armée en mer sur la sûreté humaine et les droits humains, en raison de la violence fréquemment associée à ces crimes. En tant que victimes potentielles, des personnes comme les marchands, les pêcheurs et autres gens de mer sont exposées à des atteintes à leur droit à la vie, leur droit de ne pas subir de torture, leur droit de ne pas être soumis à l'esclavage, leur liberté et leur sûreté individuelles et leur liberté de circulation. Les États ont l'obligation de garantir un ordre juridique qui garantisse à leur population la libre jouissance des droits humains, une obligation qui est consacrée dans la quasi-totalité des traités relatifs aux droits de l'homme. C'est le cas, par exemple, de l'article 1, paragraphe 1, de la Convention américaine relative aux droits de l'homme, tel qu'il a été interprété dans l'arrêt rendu le 29 juillet 1988 par la Cour interaméricaine des droits de l'homme dans l'affaire *Velásquez-Rodríguez c. Honduras*. L'obligation de prévention incombe non seulement à l'État directement impacté par le crime, mais aussi à tous ceux qui ont un rôle à jouer. Puisqu'ils exercent une compétence exclusive sur leurs navires en haute mer, les États du pavillon ont la responsabilité d'empêcher ces navires de commettre des actes illicites.

Les individus et les communautés qui dépendent d'activités maritimes côtières subissent des effets préjudiciables sur leur droit à un niveau de vie suffisant, leur droit d'être à l'abri de la faim et leurs droits au travail, à l'éducation et à la santé, entre autres. Les migrants et les réfugiés sont particulièrement exposés aux risques de la piraterie et du vol à main armée en mer et, par voie de conséquence, à différentes formes d'exploitation, au travail forcé ou à des atteintes à leur intégrité physique, psychologique et sexuelle. La prise en considération des risques et des fardeaux qui pèsent sur ces groupes et communautés vulnérables devrait constituer une composante essentielle du projet.

Deuxièmement, le problème de la poursuite de la piraterie et du vol à main armée en mer est lié aux efforts visant à assurer le respect des réglementations relatives à la fiscalité, à l'environnement et au travail et à lutter contre la corruption ; cela dit, les solutions possibles ne devraient pas compromettre indûment la liberté de navigation en haute mer. Les efforts de l'État pour lutter contre la piraterie devraient être en harmonie avec la capacité de celui-ci de gouverner ses territoires maritimes, et il lui faut tenir compte de l'impact de la piraterie et du vol à main armée en mer sur son développement économique, sa stabilité politique et l'exacerbation des inégalités existantes.

Une troisième série de considérations concerne les menaces qui pèsent sur la communauté internationale. S'abstenir de lutter contre la piraterie et de fournir un appui adéquat à ceux qui en sont victimes met effectivement en péril la capacité de l'ordre international fondé sur des règles de s'attaquer à des problèmes spécifiques et peut favoriser la multiplication de tels comportements illicites. Le Rapporteur spécial souligne à juste titre la nécessité pour la communauté internationale d'établir un dispositif approprié pour répondre à ces menaces.

La Commission ne devrait pas céder à l'idée que seuls les États côtiers proches de la zone touchée sont tenus au premier chef de lutter contre la piraterie. La piraterie est un crime qui a des implications internationales, et la responsabilité de sa prévention incombe à la communauté internationale, y compris les gouvernements et les organisations internationales. Elle touche de façon disproportionnée les pays du Sud, où les ressources limitées, l'instabilité politique et les problèmes économiques restreignent la capacité des États et des institutions régionales de lutter efficacement contre elle. La communauté internationale doit assumer ses responsabilités et fournir un appui approprié aux régions les plus directement touchées.

Le premier défi pour traiter le sujet de la piraterie et du vol à main armée en mer est, comme l'ont noté MM. Fathalla et Oyarzábal, de veiller à ce que les travaux de la Commission soient fondés sur les principes et les dispositions juridiques établis dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. La définition de la piraterie énoncée à l'article 101 de la Convention a reçu différentes interprétations de la part des juridictions et des organes législatifs nationaux. Compte tenu du caractère continuellement évolutif de la piraterie et de la menace que celle-ci représente actuellement pour la sécurité internationale, comme cela a été mis en évidence par M. Nguyen, il est nécessaire que la Commission développe une analyse plus concertée et cohérente, en faisant fond sur la pratique étatique pour parvenir à une approche unifiée et donner à ses efforts la légitimité du droit.

Le Rapporteur spécial a relevé six carences dans le dispositif applicable à la lutte contre la piraterie. La première concerne l'élément géographique de la définition de la piraterie, qui limite celle-ci à un acte illicite commis en haute mer. Comme il est mentionné au paragraphe 32 du rapport, en vertu de l'article 58, paragraphe 2, de la Convention de 1982, la piraterie inclut aussi des actes illicites commis dans la zone économique exclusive d'un État. En tout état de cause, comme le Rapporteur spécial, M. Patel et d'autres membres l'ont noté, vu la caractéristique dynamique et la nature transfrontalière de la piraterie maritime, il est indispensable de déterminer s'il est nécessaire de compléter le régime existant. Vu que le critère géographique est lié aux questions de compétence, toute décision selon laquelle des actes de piraterie en droit international peuvent être commis dans des zones autres que la haute mer et la zone économique exclusive entraînerait de lourdes conséquences, y compris de possibles conflits entre États. La piraterie, selon la définition actuelle, est un crime relevant de la compétence universelle. Tout élargissement de sa portée géographique exigerait que la Commission aborde des questions cruciales, et notamment détermine quels États devraient mener les enquêtes et les poursuites contre les individus en cause et quelles solutions pourraient être trouvées si plusieurs États prétendent établir leur compétence à l'égard du même acte.

Un deuxième problème relevé par le Rapporteur spécial concerne les actes qui peuvent être commis simultanément à des fins « privées » et à des fins « politiques ». De telles situations caractérisent d'autres crimes transnationaux, comme le narcoterrorisme. Comme l'a noté M. Mingashang, la piraterie implique des cartels bien organisés disposant de vastes ressources, d'un capital humain, d'investisseurs, de technologies, d'armes et d'une solide capacité de corruption. Il est donc nécessaire d'approfondir la question. Tous les termes pertinents relevés dans les législations nationales et cités dans le rapport, comme « fins

privées », « fins égoïstes » ou « avantages matériels » ont en définitive une signification comparable, c'est-à-dire la recherche d'un avantage personnel de caractère monétaire ou autre. Il convient donc de conserver le libellé actuel, en l'absence d'une meilleure solution.

La troisième carence concerne l'article 101, alinéa a), de la Convention de 1982, qui suppose que tant l'auteur que la victime d'un crime de piraterie doivent se trouver à bord de « navires ». Or, comme d'autres membres de la Commission l'ont souligné, les actes de piraterie peuvent prendre diverses formes et impliquer différents acteurs qui se trouvent ailleurs que sur un navire. Ainsi, comme le Rapporteur spécial, M. Fathalla et d'autres membres l'ont mis en évidence, d'autres véhicules que des navires peuvent servir à perpétrer des actes de piraterie. Ce point mérite donc d'être approfondi. La question de savoir si des attaques contre des plateformes pétrolières en mer peuvent être qualifiées d'actes de piraterie devrait aussi être examinée. Une autre question soulevée par M. Forteau qui donne à réfléchir est le fait que la piraterie dans sa définition actuelle couvre seulement les actes commis en surface et non sur le plateau continental. Compte tenu de la multiplication des nouvelles technologies susceptibles d'être utilisées pour perpétrer des actes de piraterie, il est nécessaire de clarifier ce point.

Une autre préoccupation évoquée par le Rapporteur spécial a trait à l'article 105 de la Convention de 1982, qui autorise les États à saisir un navire ou un aéronef pirate, et dont le caractère facultatif soulève des questions quant à ses conséquences juridiques et au point de savoir s'il relève de la *soft law*. Or, l'article doit être interprété dans le contexte de l'objectif général de la Convention, qui inclut les principes de liberté de navigation en haute mer et de responsabilité partagée entre États ; cela exige, comme l'a suggéré M. Oyarzábal, une répression efficace de la piraterie, une obligation juridique imposée par l'article 100 de la Convention. Néanmoins, dès lors qu'un État a arrêté un navire se livrant à la piraterie, il peut décider de le saisir et d'exercer sa compétence sur les délinquants en vertu de la règle de compétence universelle, ou choisir de remettre ceux-ci à un autre État désireux de le faire, ou préférer adopter d'autres mesures que des poursuites pénales, sous réserve qu'elles soient conformes aux exigences du droit international.

La Cour permanente d'arbitrage, dans la sentence finale qu'elle a rendue en 2020 dans l'affaire *Enrica Lexie*, a fait observer que l'obligation de coopérer en vertu de l'article 100 de la Convention n'implique pas nécessairement l'obligation de capturer et de poursuivre les pirates. Au contraire, les États peuvent s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'article 100 par des mesures telles que l'inscription dans leur législation nationale de dispositions sur l'entraide judiciaire en matière pénale, l'extradition et le transfèrement des personnes soupçonnées, détenues ou condamnées pour des actes de piraterie, ou par la conclusion d'accords ou d'arrangements bilatéraux et multilatéraux visant à faciliter cette coopération. Comme il est souligné par la Commission dans le commentaire relatif à l'article 38 de son projet d'articles relatif au droit de la mer de 1956, « [u]n État qui, tout en ayant l'occasion de prendre des mesures contre les pirates, négligerait de le faire, violerait un devoir que le droit international lui impose ». Par conséquent, en dépit de la possible ambiguïté quant à la portée de l'article 105, M. Grossman Guiloff est d'avis que celui-ci doit être interprété selon les objectifs de la Convention. L'article laisse aux États le choix d'exercer leur compétence pénale sur les actes de piraterie, mais il ne les autorise pas à négliger le devoir établi à l'article 100.

Les arguments selon lesquels l'article 105 de la Convention serait dépourvu de caractère juridique et la règle de la compétence universelle concernant la saisie de navires pirates relèverait de la *soft law* ne sont pas convaincants. M. Grossman Guiloff appuie les observations de M. Fife sur la nature de la compétence universelle, soulignant le pouvoir des juridictions ou des autorités compétentes internes de saisir les navires pirates. Les commentaires de M. Jalloh méritent aussi une étude approfondie.

Il importe de noter et d'étudier attentivement l'exception posée dans la Convention à la règle normale de l'exclusivité de la juridiction de l'État du pavillon sur ses navires en haute mer : en vertu de l'article 105, d'autres États peuvent exercer leur compétence sur un navire pirate et son équipage. Sans cette disposition, il pourrait être soutenu que seul l'État du pavillon est autorisé à exercer sa compétence sur le navire en cause.

Deux pratiques régionales concernant la compétence universelle pourraient constituer un bon point de départ pour les travaux de la Commission. La loi nationale type de l'Union africaine sur la compétence universelle en matière de crimes internationaux prévoit que, lorsqu'il exerce sa compétence en vertu de la loi, un tribunal doit accorder la priorité au tribunal de l'État sur le territoire duquel le crime a prétendument été commis, à condition que cet État ait la volonté et la capacité d'exercer les poursuites. L'Union européenne privilégie la subsidiarité, considérant que la responsabilité première pour enquêter sur des crimes et engager des poursuites contre leurs auteurs incombe aux États ayant un lien direct avec le crime. Elle met l'accent sur la coopération entre les États tout en respectant la compétence de l'État ayant le lien le plus étroit avec l'infraction. Dans la région des Amériques, des traités importants conclus dans des domaines comme la criminalité internationale, la corruption et le terrorisme, qui posent des principes en matière de coopération, d'assistance et, dans certains cas, de responsabilité, mériteraient d'être pris en considération.

Le sixième problème juridique relevé dans le rapport concerne le fait que certains États ne poursuivent pas les pirates en raison de l'absence de législation nationale incriminant les actes de piraterie. M. Grossman Guiloff ne partage pas l'avis du Rapporteur spécial selon lequel l'absence de législation n'est pas un motif convaincant de ne pas réprimer la piraterie. À défaut d'une législation interne pertinente définissant l'infraction et spécifiant la peine applicable, toute poursuite engagée pour piraterie se heurterait au principe de légalité. En outre, comme noté précédemment, l'obligation établie par l'article 100 de la Convention n'exige pas nécessairement des États qu'ils engagent des poursuites pénales sur la base de la compétence universelle.

Néanmoins, si les normes du droit international, et en particulier du droit international pénal, doivent être respectées, cela ne signifie pas qu'un État qui s'abstient de prendre des mesures n'engage pas sa responsabilité internationale. En abordant cette question, la Commission devrait prendre en considération davantage de types de législation susceptibles de fournir des orientations pour la suite des travaux. Les futurs rapports pourraient donc traiter des moyens envisageables pour réprimer la piraterie, déterminer les responsabilités, obliger les auteurs à répondre de leurs actes et venir en aide aux victimes.

Pour ce qui est de la définition de la piraterie, il est possible d'ajouter trois éléments à ceux mentionnés dans le premier rapport. Comme l'ont souligné M. Fathalla et M<sup>me</sup> Mangklatanakul, la Commission devrait s'intéresser à la fois à la compétence universelle et à l'obligation plus générale des États de coopérer pour lutter contre la piraterie, comme énoncé à l'article 100 de la Convention. Le renforcement des capacités, mentionné par M. Oyarzábal, est aussi d'une très grande importance, en particulier pour les pays du Sud. La Convention est complexe et technique et elle couvre un large éventail de questions relatives aux océans et à leurs ressources. Nombre de ces pays ne disposent ni de l'expertise ni des ressources nécessaires pour lui donner une pleine application et sont de ce fait désavantagés dans les négociations et les processus de décision concernant la gouvernance des océans. Ils pourraient donc tirer parti de dispositions claires sur les domaines dans lesquels une coopération est nécessaire, comme les transferts de technologie, la recherche scientifique et la protection et la préservation du milieu marin. Ayant été lui-même membre de la Commission de contrôle des fichiers d'INTERPOL de l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL), M. Grossman Guiloff pense que cette organisation pourrait apporter son aide à la Commission sur le sujet. Il engage le Rapporteur spécial à explorer les moyens de renforcer la coopération avec INTERPOL.

Deuxièmement, comme l'ont dit de nombreux membres, si la Convention est un instrument de très grande valeur, elle pose aussi des problèmes procéduraux dans des domaines comme la constatation des faits, le rassemblement des preuves et la garantie d'une procédure régulière tant pour les auteurs supposés que pour les victimes, qu'il convient d'examiner plus avant pour assurer une pleine application de cet instrument. Les carences procédurales devraient donc être prises en considération dans l'étude de la Commission.

Le troisième élément concerne l'aspect humanitaire mentionné par M<sup>me</sup> Mangklatanakul, qui est pertinent dans le contexte de la lutte contre la criminalité transnationale dans le milieu maritime. Il ne suffit pas de poursuivre et punir les criminels, il faut aussi accorder la priorité à l'assistance et au secours aux personnes touchées qui doivent recevoir une aide médicale et psychologique, entre autres conditions d'une pleine

réparation pour les dommages subis. Il importe aussi de faciliter le rapatriement des victimes – dont, éventuellement, des enfants, des femmes, des réfugiés, des apatrides, des victimes d’exploitation sexuelle et des personnes en situation de vulnérabilité – dans leur pays d’origine, conformément au droit international.

Le Rapporteur spécial pourrait aussi juger utile d’examiner quelques aspects supplémentaires des règles applicables à la piraterie au Chili. L’article 434 du Code pénal chilien, mentionné au paragraphe 196 du rapport, érige en infractions pénales les « actes de piraterie » mais n’inclut aucune définition de ces actes. Cependant, vu que cet article fait partie du titre IX (2) du Code, intitulé « Vol avec violence et intimidation », la piraterie n’est punissable au Chili que dans la mesure où elle est constitutive d’un vol. Dans une célèbre affaire de piraterie dont les auteurs étaient poursuivis au Chili (n° 130-2006, tribunal pénal de Concepción), les demandeurs contestaient la constitutionnalité de l’article 434 du Code pénal au motif que cet article violait le principe de légalité faute de définir les actes constitutifs de piraterie. Néanmoins, dans sa décision n° 549-2006, la Cour constitutionnelle chilienne a conclu que l’application de la disposition en cause n’était pas inconstitutionnelle parce que l’article se trouvait dans la section du Code pénal incriminant le vol et que l’affaire concernait un vol de poissons dans les eaux territoriales. L’article 434 est applicable aux actes de piraterie commis tant à l’intérieur qu’au-delà de la mer territoriale, car l’article 6 (7) du Code d’organisation des tribunaux inclut expressément les actes de piraterie parmi les crimes commis hors du territoire national qui relèvent de la compétence des tribunaux chiliens. Une étude comparative permettrait sans doute de trouver des dispositions similaires dans la législation interne d’autres États.

S’agissant des projets d’article proposés, M. Grossman Guiloff pense que le libellé de l’élément géographique dans la définition de la piraterie au projet d’article 2 devrait être plus précis. En particulier, il serait bon d’énoncer expressément que la définition de la piraterie englobe des actes commis en haute mer et dans la zone économique exclusive. La question de savoir si la piraterie couvre des actes commis dans la mer territoriale ou la zone contiguë est plus complexe. On peut soutenir que leur inclusion déclencherait l’exercice de la compétence universelle sur des actes commis dans ces zones, une situation qui n’existe pas actuellement. M. Grossman Guiloff encourage le Rapporteur spécial à élaborer une proposition plus détaillée concernant la question de la piraterie dans différentes zones. Il serait également utile d’expliquer plus précisément ce qui sous-tend la conclusion du Rapporteur spécial selon laquelle la définition de la piraterie devrait englober seulement les actes commis sur des navires. Pour lutter efficacement contre le crime de piraterie, il est indispensable d’envisager toutes les formes possibles et tous les acteurs possibles, et de se demander si le dispositif actuel se prête à une interprétation plus large.

En ce qui concerne le projet d’article 3, alinéa a), il pense comme M. Forteau que les détroits internationaux devraient être inclus dans la liste des zones. Enfin, il note que, dans leur rédaction actuelle, le projet d’article 2, alinéa d), et le projet d’article 3, alinéa c), semblent ouvrir la voie à de potentielles violations du principe *ne bis in idem*, en ce qu’un acte pourrait être constitutif à la fois de piraterie et de vol à main armée si la législation nationale définit l’un des deux termes d’une manière qui se superpose à la définition internationale de l’autre terme et que cette dernière définition est incorporée dans l’ordre juridique interne.

**M. Huang** dit que le premier rapport du Rapporteur spécial sur le sujet « Prévention et répression de la piraterie et du vol à main armée en mer » est impressionnant en ce que le Rapporteur spécial a réussi, en un laps de temps relativement bref, à recueillir une quantité considérable de documents de recherche primaires qu’il a utilisés pour offrir un exposé détaillé, région par région, de faits historiques et de développements récents dans le domaine de la piraterie et du vol à main armée en mer et en ce qui concerne la législation et la jurisprudence des États concernés. Cette documentation est extrêmement précieuse comme source de référence et offre une bonne base pour l’examen du sujet. L’étude du Secrétariat (A/CN.4/757) complète utilement le rapport et donne à la Commission une idée claire des questions essentielles qui se posent en relation avec le sujet : le degré de consensus atteint par la Commission, le point de départ de l’étude et la manière dont la Commission devrait avancer sur le sujet.

L'attention accordée dans le rapport aux situations régionales et à la pratique étatique est également impressionnante, même si on pourrait dire que cette attention est excessive puisque ces aspects occupent l'essentiel de son contenu. En outre, la logique de l'étude et la structure du rapport pourraient avoir deux conséquences indésirables. La première est qu'il est difficile d'appréhender de manière approfondie les législations et les jurisprudences nationales concernant le crime de piraterie, car le rapport ne fournit pas un tableau exhaustif des lois et des affaires pertinentes dans chaque État. Par exemple, le chapitre III consacré à la piraterie et au vol à main armée en mer en Asie ne mentionne même pas deux affaires classiques, dont une est la seule affaire de piraterie jugée par un tribunal chinois.

Dans cette affaire, qui remonte à 2008, 10 ressortissants indonésiens soupçonnés d'avoir piraté un navire pétrolier immatriculé en Thaïlande dans les eaux malaisiennes avaient été appréhendés par la police chinoise alors qu'ils tentaient d'écouler leur butin. Après avoir établi sa compétence, le tribunal intermédiaire de Shantou a examiné l'affaire mais, vu qu'à cette époque la piraterie n'était ni définie ni punissable selon le Code pénal chinois, les intéressés n'ont pas pu être poursuivis pour piraterie et ont été inculpés de vol. Compte tenu du temps écoulé depuis les faits, de l'absence de preuves solides et de la perte d'éléments de preuve essentiels, il a été difficile de parvenir à une déclaration de culpabilité de vol et au terme de près de six mois de détention, les suspects ont été renvoyés en Indonésie. Le gouvernement malaisien avait demandé leur extradition en Malaisie pour qu'ils y soient jugés, mais la requête a été refusée, faute d'un accord d'extradition entre la Chine et la Malaisie.

Cette affaire est un archétype en ce qu'elle se rapporte à la définition du crime de piraterie, à la compétence pénale à l'égard du crime et aux conflits de juridiction entre de multiples États. Elle mérite d'être examinée, car elle soulève des questions juridiques importantes comme la compétence universelle sur le crime de piraterie et la compétence territoriale de l'État où un crime de piraterie a eu lieu. Or, dans le rapport, au titre de la jurisprudence en Chine, il est cité une seule affaire qui remonte à 1873 et dans laquelle le Comité judiciaire du Conseil privé du Royaume-Uni, qui était l'instance finale de recours, a statué sur l'appel d'un jugement de la Cour suprême de Hong Kong. Une affaire née il y a 150 ans peut difficilement être présentée comme un cas de jurisprudence chinoise. En outre, il est dit à tort dans le rapport qu'entre les années 1870 et 1920, la Chine se trouvait « sous domination impériale britannique » alors qu'en fait, La Chine n'a jamais été une colonie du Royaume-Uni.

Un autre archétype des affaires de piraterie qui est omis du rapport est l'affaire *Enrica Lexie* entre l'Inde et l'Italie qui a commencé en 2012 et s'est prolongée jusqu'en 2021. Dans cette affaire, deux fusiliers marins italiens embarqués sur un pétrolier en vue de le protéger contre les attaques de pirates avaient tué par erreur deux marins pêcheurs indiens alors que le navire se trouvait dans les eaux proches du territoire indien. Ils avaient été arrêtés, poursuivis, jugés et incarcérés en vertu de la législation antipiraterie et antiterrorisme indienne, et risquaient la peine de mort. L'affaire a provoqué un grave incident diplomatique entre l'Italie et l'Inde qui a duré plusieurs années et qui a conduit l'Italie à engager contre l'Inde une procédure arbitrale devant la Cour permanente d'arbitrage et une procédure juridictionnelle devant le Tribunal international du droit de la mer.

L'affaire soulevait des questions complexes de droit international et de droit interne, notamment celles de savoir si le meurtre non intentionnel de civils dans le contexte d'une opération antipiraterie était constitutif d'une infraction pénale, si les responsables de cet acte encouraient une responsabilité pénale, et quel État ou quels États pouvaient exercer leur compétence. Elle était également liée à des questions juridiques comme l'immunité des navires de guerre et des actes officiels de personnels militaires et le règlement des différends entre les États concernés. Or, le rapport ne dit rien de l'affaire et, aux paragraphes 166 et 167 relatifs à la jurisprudence en Inde, s'intéresse au contraire à l'affaire *Gaurav Kumar Bansal v. Union of India & others*, dans laquelle la Cour suprême de l'Inde a eu à statuer sur une pétition enjoignant au Gouvernement indien d'intervenir et de faire libérer des marins indiens retenus en otages par des pirates somaliens en 2010, 2011 et 2012. L'affaire n'était pas à strictement parler une affaire de piraterie, mais avait plutôt un caractère civil et politique, et la pétition a été de toute façon rejetée.



Ainsi, une analyse et une comparaison des affaires citées par le Rapporteur spécial et des affaires omises de son exposé de la pratique en Chine et en Inde conduisent à s'interroger sur la pertinence et la crédibilité de la présentation des situations régionales et nationales dans le premier rapport. On ne voit pas clairement en quoi les affaires citées peuvent être considérées comme réellement représentatives des positions de principe et de la pratique judiciaire des États concernés relativement à la prévention et à la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer.

La deuxième conséquence indésirable de la structure du rapport articulée autour de situations régionales et nationales particulières est que l'analyse de questions juridiques générales relatives à la piraterie est insuffisante. Le rapport ne suit pas ce qui était proposé dans le plan d'étude pour le sujet quant au champ d'application et à la méthodologie, il lui manque une direction claire, et une grande partie de la documentation de recherche primaire collectée n'a pas été pleinement analysée ni utilisée efficacement. Le raisonnement qui sous-tend les projets d'article joints au rapport est lui aussi insuffisamment expliqué. En outre, les recherches du Rapporteur spécial ayant été menées parallèlement à celles conduites par le Secrétariat, le Rapporteur spécial n'a pas été en mesure d'intégrer dans son rapport le rappel historique de l'examen par la Commission de sujets liés à la piraterie mentionnés dans l'étude du Secrétariat. M. Huang espère que le deuxième rapport du Rapporteur spécial remédiera à cette omission.

Abordant certaines des questions essentielles examinées dans le rapport et rappelant la longue histoire de la piraterie, M. Huang note que la résurgence des actes de piraterie observée au début du XXI<sup>e</sup> siècle explique la nécessité d'examiner le sujet. Selon le rapport sur la piraterie mondiale publié par le Centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international (BMI), un nouveau record a été enregistré en 2010 en ce qui concerne les attaques, captures de navires et prises d'otages par des pirates. Cette année-là, on a enregistré au total 445 attaques de pirates dans le monde, 53 captures de navires et 1 181 prises d'otages par des pirates. La piraterie est un phénomène particulièrement courant dans le golfe d'Aden et dans les eaux entourant la Somalie, en raison de la configuration géographique unique du pays, de turbulences internes, d'un niveau élevé de pauvreté et d'un retard de développement économique, ce qui a fait émerger la piraterie comme un secteur associé à toute une chaîne d'activités. La piraterie somalienne représente la plus grande menace pour la sûreté de la navigation internationale, et c'est l'un des principaux facteurs qui ont un impact sur la situation régionale au Moyen-Orient et en Afrique. Les actes de piraterie sont aussi en augmentation en Indonésie, en mer de Chine méridionale, dans le golfe du Bengale, au Nigéria et dans la région des Caraïbes, ainsi qu'au large des côtes de l'Amérique du Sud.

La hausse du nombre d'attaques de pirates a conduit le Conseil de sécurité à prendre des mesures en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies et à adopter une série de résolutions engageant tous les pays à coopérer à la prévention et à la répression de la piraterie. Il en est résulté un certain recul des actes de piraterie dans le golfe d'Aden et le détroit de Malacca. La piraterie reste cependant incontrôlée dans les eaux non protégées par des escortes armées, ce qui justifie que l'on continue de s'y intéresser. C'est pour cette raison que M. Huang a d'emblée activement appuyé l'inscription du sujet au programme de travail de la Commission et qu'il continuera de participer activement à son examen, notamment en soutenant la proposition de donner au résultat final des travaux de la Commission la forme d'un projet d'articles susceptible de constituer la base d'une convention.

À propos du point de départ des travaux de la Commission sur le sujet, M. Huang fait observer que, dès la création de celle-ci, la piraterie a figuré en bonne place dans l'ordre du jour de ses travaux. À sa toute première session, la Commission a retenu le régime de la haute mer comme l'un des trois sujets se prêtant à la codification auxquels elle donnerait la priorité, la répression de la piraterie constituant un élément central de ce régime. Comme il est expliqué dans l'étude du Secrétariat, les travaux de la Commission sur le sujet du régime de la haute mer ont servi de base aux dispositions pertinentes de la Convention de 1958 sur la haute mer, puis de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. En fait, outre la législation et la pratique juridique des pays, il existe un grand nombre d'instruments à l'échelon mondial et régional qui, ensemble, offrent un dispositif juridique international de base pour la coopération internationale à la répression de la piraterie. De l'avis de M. Huang,

les résultats des précédents travaux de la Commission sur la piraterie et les questions connexes, ainsi que les principes et dispositions applicables du droit international, notamment les résolutions du Conseil de sécurité, devraient constituer la base et le point de départ des travaux en cours.

Les questions qui ont été débattues et sur lesquelles la Commission est parvenue à un consensus ne devraient pas être rouvertes ni réexaminées, sauf en cas de nécessité absolue. Par exemple, le débat sur la question de savoir si les actes de piraterie doivent être limités à des actes commis à des fins privées est réglé depuis longtemps. Selon les précédentes définitions du crime de piraterie, des actes de piraterie peuvent être commis uniquement par des personnes se trouvant à bord de navires, agissant à des fins privées, et les actes perpétrés par des navires de guerre ou des aéronefs militaires dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire ou un aéronef privé. Les navires apatrides ne sont pas nécessairement des navires pirates et ne sont traités comme tels que s'ils se livrent à des actes de piraterie. Au paragraphe 48 du rapport, le Rapporteur spécial semble mettre en question « l'effet utile qu'il y a à qualifier le mobile du crime comme l'un des éléments constitutifs de la piraterie maritime », alors que la question est clairement réglée par les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et que toute tentative de modification de ces dispositions pourrait entraîner la Commission dans des difficultés considérables. Malgré tout, la Commission doit évoluer avec le temps et le résultat de ses travaux doit enrichir le dispositif existant.

M. Huang se range à l'avis du Rapporteur spécial quant à la nécessité de faire la distinction entre piraterie et vol à main armée en mer. Il est dit, au paragraphe 38 du rapport, que la question fondamentale est la clarification de la définition du concept de piraterie maritime et sa nécessaire distinction avec le crime de vol à main armée en mer, et que cet exercice de clarification doit se faire à partir de la pratique des États, examinée sur les plans législatif et judiciaire, selon une approche régionale. Historiquement, la principale différence entre la piraterie et le vol à main armée en mer tient à la nature des espaces maritimes dans lesquels les actes sont commis et aux types de juridiction dont relèvent les différentes zones. Les actes commis en haute mer sont des actes de piraterie et les actes commis dans la mer territoriale des États côtiers sont des vols à main armée. Selon une longue pratique internationale, la portée de la compétence de tous les États sur la piraterie est limitée à la haute mer et aux espaces ne relevant de la juridiction d'aucun État. Dans les espaces sous juridiction nationale, lorsqu'un vol à main armée est commis dans la mer territoriale ou la zone contiguë, il est généralement traité selon la législation interne. Ainsi, la Convention de 1982 ne définit que le crime de piraterie et laisse le traitement des vols à main armée commis dans la mer territoriale à la discrétion des États.

Des faits nouveaux sont apparus récemment. L'intensification des actes de piraterie et des vols à main armée commis dans les eaux territoriales nationales comme celles de la Somalie s'est accompagnée d'une évolution anarchique dans les eaux territoriales sous juridiction exclusive de certains États côtiers en proie à des désordres internes. Il en est résulté une insuffisance des actions de répression, voire une impunité pure et simple, qui ont rendu nécessaires une intervention et une coopération internationales d'urgence. Il est dès lors devenu inévitable de prévenir et de réprimer sur un pied d'égalité les actes de piraterie commis en mer au-delà de la juridiction nationale et les vols à main armée commis dans les eaux intérieures sous juridiction nationale.

Sous l'angle de la juridiction, cependant, il reste indispensable de faire une distinction stricte entre les actes de piraterie maritime commis en mer hors juridiction nationale et les vols à main armée commis dans les eaux territoriales. Tandis que la compétence universelle est applicable aux premiers en vertu du droit international, seul le principe de la souveraineté de l'État est applicable aux seconds. Aucun pays ne peut entrer dans la mer territoriale d'un autre État afin d'administrer la justice sans le consentement de l'État côtier concerné. Il convient de noter à ce propos que dans une série de résolutions par lesquelles il a autorisé les États coopérant avec le Gouvernement de transition de Somalie à entrer dans les eaux territoriales du pays afin d'utiliser tous les moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée, le Conseil de sécurité a en même temps souligné l'importance de respecter les dispositions de la Convention de 1982 et la nécessité de solliciter le consentement du Gouvernement pour mettre en œuvre les mesures énoncées dans

ses résolutions et de limiter strictement les mesures prises par les États à l'intérieur des eaux territoriales de la Somalie. Étant donné que la pratique relative à la coopération internationale pour prévenir et réprimer le vol à main armée en mer est encore insuffisante, la Commission devrait s'efforcer de recenser d'autres cas de cette pratique, en particulier en sollicitant des contributions des États Membres.

En ce qui concerne l'établissement et le renforcement d'un mécanisme juridictionnel international pour statuer sur les crimes de piraterie maritime, M. Huang observe qu'avec la progression des opérations internationales antipiraterie, il est devenu urgent de renforcer la coopération entre pays. En vertu de la Convention de 1982, tous les États ont compétence pour traiter les actes de piraterie commis en haute mer, et ils ont également le droit d'escorter les navires et d'utiliser des moyens militaires pour lutter contre la piraterie en haute mer. En outre, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime exige de tous les États qu'ils collaborent à la prévention et à la répression de la piraterie, et établit une obligation *aut dedere aut judicare* pour l'exercice de l'action pénale à l'égard des pirates. Cependant, l'expérience montre que l'établissement d'un mécanisme juridictionnel international pour statuer sur les crimes de piraterie peut représenter un défi majeur pour la coopération internationale.

Lorsque les pirates sont appréhendés dans des eaux hors juridiction nationale, les États choisissent généralement une des trois solutions suivantes pour traiter leur cas. La première consiste à remettre les pirates aux autorités de leur pays d'origine. L'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et le Programme des Nations Unies pour le développement aident actuellement au renforcement du système pénitentiaire de pays comme la Somalie pour faire en sorte que les pirates reconnus coupables soient incarcérés dans le respect du droit international des droits de l'homme. Une deuxième solution consiste à renvoyer les pirates dans le pays qui les a appréhendés pour qu'ils y soient jugés. Les tribunaux internes des États-Unis d'Amérique et de l'Allemagne, par exemple, ont statué sur des affaires de piraterie. La troisième solution consiste à transférer les pirates vers un pays tiers par la voie, entre autres, de l'extradition ou de la coopération judiciaire. De nombreux pays ont choisi de coopérer avec le Kenya, le Yémen et quelques autres pays. Cependant, le transfert d'un grand nombre de pirates dans des pays tiers alourdit la charge qui pèse sur les tribunaux et les établissements pénitentiaires de ces pays. C'est précisément pour cette raison qu'à un certain moment, les autorités kenyanes ont provisoirement suspendu les procédures à l'encontre des pirates arrêtés.

Face à cette situation, des propositions ont été faites en vue d'établir une juridiction internationale spéciale chargée de statuer sur les crimes de piraterie. Ces propositions ont été soutenues par un certain nombre de pays et d'organisations, mais la plupart des États pensent que les conditions ne sont pas réunies et que le temps n'est pas encore venu pour y donner suite. La création d'une telle juridiction internationale soulèverait des problèmes complexes d'ordre politique, juridique et financier et n'est pas réalisable à court terme. En revanche, l'établissement d'une juridiction mixte comportant certains aspects internationaux mais fonctionnant dans le cadre du système judiciaire des pays côtiers pourrait être plus facilement réalisable et plus pratique. La Commission pourrait formuler des propositions pour établir et renforcer un mécanisme juridictionnel international chargé de poursuivre les pirates.

M. Huang se réserve de présenter ultérieurement des observations spécifiques sur les projets d'article proposés, mais approuve leur renvoi au Comité de rédaction.

*La séance est levée à 12 h 15.*