

Chapitre VI

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

A. Introduction

50. À sa soixante-treizième session (2022), la Commission a décidé d'inscrire le sujet « Prévention et répression de la piraterie et du vol à main armée en mer » à son programme de travail et a désigné M. Yacouba Cissé Rapporteur spécial pour ce sujet¹⁸⁰. La Commission a demandé au Secrétariat d'élaborer une étude sur le sujet en s'intéressant en particulier aux éléments de ses précédents travaux qui pourraient être particulièrement pertinents pour ses travaux futurs sur le sujet et aux vues exprimées par les États, à la doctrine pertinente en ce qui concerne la définition de la piraterie et du vol à main armée en mer et aux résolutions du Conseil de sécurité et de l'Assemblée générale touchant au sujet. En outre, la Commission a approuvé la recommandation du Rapporteur spécial tendant à ce que le Secrétariat prenne contact avec les États et les organisations internationales compétentes afin d'obtenir de leur part des informations et des avis sur le sujet¹⁸¹.

51. Ultérieurement, au paragraphe 7 de sa résolution 77/103 du 7 décembre 2022, l'Assemblée générale a pris note de la décision de la Commission d'inscrire le sujet à son programme de travail.

B. Examen du sujet à la présente session

52. À la présente session, la Commission était saisie du premier rapport du Rapporteur spécial (A/CN.4/758) et de l'étude du Secrétariat sur le sujet (A/CN.4/757). Dans son premier rapport, le Rapporteur spécial s'intéressait aux aspects historiques, socioéconomiques et juridiques du sujet et analysait le droit international applicable à la piraterie et au vol à main armée en mer en se penchant aussi sur ses lacunes. Il examinait la législation et la pratique judiciaire des États relatives à la définition de la piraterie ainsi que l'application du droit international conventionnel et coutumier. Il proposait trois projets d'article portant respectivement sur le champ d'application des projets d'article, la définition de la piraterie et la définition du vol à main armée en mer et formulait des suggestions concernant le programme de travail futur sur le sujet.

53. La Commission a examiné le premier rapport et l'étude du Secrétariat de sa 3619^e à sa 3621^e séances et de sa 3623^e à sa 3625^e séances, du 5 au 16 mai 2023.

54. À sa 3625^e séance, le 16 mai 2023, la Commission a décidé de renvoyer au Comité de rédaction les projets d'articles 1, 2 et 3 tels qu'ils figuraient dans le premier rapport du Rapporteur spécial, en tenant compte des vues exprimées au cours du débat en plénière.

55. À sa 3634^e séance, le 2 juin 2023, la Commission a examiné le rapport du Comité de rédaction (A/CN.4/L.984) et provisoirement adopté les projets d'articles 1, 2 et 3 (voir sect. C.1 ci-après).

56. De sa 3649^e à sa 3651^e séance, les 27 et 31 juillet 2023, la Commission a adopté les commentaires des projets d'article provisoirement adoptés à la présente session (voir sect. C.2 ci-après).

¹⁸⁰ À la 3582^e séance, le 17 mai 2022 (*Documents officiels de l'Assemblée générale, Soixante-dix-septième session, Supplément n° 10 (A/77/10)*, par. 239). Le sujet a été inscrit au programme de travail à long terme de la Commission à sa soixante et onzième session (2019) sur la base de la proposition formulée à l'annexe C du rapport de la Commission (*Documents officiels de l'Assemblée générale, Soixante-quatorzième session, Supplément n° 10 (A/74/10)*, par. 290 (al. b)).

¹⁸¹ À la 3612^e séance, le 5 août 2022 (*A/77/10*, par. 243 et 244).

C. Texte des projets d'article sur la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer provisoirement adoptés par la Commission à sa soixante-quatorzième session

1. Texte des projets d'article

57. Le texte des projets d'article provisoirement adoptés par la Commission à sa soixante-quatorzième session est reproduit ci-après.

Article 1

Champ d'application

Les présents projets d'article s'appliquent à la prévention et à la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer.

Article 2

Définition de la piraterie

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

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

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

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

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

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

2. Le paragraphe 1 doit être lu conjointement avec les dispositions du paragraphe 2 de l'article 58 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Article 3

Définition du vol à main armée en mer

On entend par vol à main armée en mer l'un quelconque des actes suivants :

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ;

b) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini à la lettre (a) ou commis dans l'intention de le faciliter.

2. Texte des projets d'article et des commentaires y relatifs provisoirement adoptés par la Commission à sa soixante-quatorzième session

58. Le texte des projets d'article et des commentaires y relatifs provisoirement adoptés par la Commission à sa soixante-quatorzième session est reproduit ci-après.

Article 1

Champ d'application

Les présents projets d'article s'appliquent à la prévention et à la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer.

Commentaire

1) Le projet d'article 1 définit le champ d'application des présents projets d'article en indiquant que ceux-ci s'appliquent à la piraterie et au vol à main armée en mer. La disposition doit être lue conjointement avec les projets d'article 2 et 3, qui définissent ces deux crimes et délimitent la portée du sujet.

2) Les présents projets d'article ont un champ d'application plus large que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹⁸², de 1982. Si la Convention ne mentionne expressément que la piraterie, les présents projets d'article visent également le « vol à main armée en mer », crime qui n'est pas mentionné en tant que tel dans la Convention. Aux fins des projets d'article et du commentaire, le terme « piraterie » désigne la piraterie maritime.

3) L'objectif visé par le présent projet est d'examiner deux crimes commis en mer : la piraterie et le vol à main armée en mer. La question de la piraterie sera abordée principalement dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en prenant en compte le droit international applicable existant, les approches régionales, l'abondante pratique étatique et la pratique législative et judiciaire observée dans les systèmes juridiques nationaux, en particulier en ce qui concerne le vol à main armée en mer, dont la Convention ne traite pas. Le cadre des organisations régionales et sous-régionales qui participent à la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer fournira des exemples utiles de l'application du droit international dans ce domaine¹⁸³. Les travaux sur le présent sujet ne sont pas censés faire double emploi avec les structures et études doctrinales existantes ; ils visent plutôt à les étoffer et à les clarifier ainsi qu'à repérer de nouvelles questions d'intérêt commun.

4) Les présents projets d'article concernent la « prévention » et la « répression » de la piraterie et du vol à main armée en mer. La « prévention » est l'action d'empêcher une chose d'arriver ou de se produire, tandis que la « répression » est l'action de maîtriser ou de supprimer une chose qui s'est déjà produite. Le Conseil de sécurité a souligné qu'il fallait établir des cadres juridiques pour la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer dans le golfe de Guinée¹⁸⁴ et pour la répression de la piraterie en Somalie¹⁸⁵.

5) Le terme « répression » est employé à l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui exige de tous les États qu'ils « coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun autre État ». Cette disposition est identique à l'article 14 de la Convention sur la haute mer, de 1958¹⁸⁶, lui-même fondé sur l'article 38 du projet d'articles de 1956 sur le droit de la mer et les commentaires y relatifs adoptés par la Commission à sa

¹⁸² Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay, 10 décembre 1982), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1834, n° 31363, p. 3. Pour un commentaire, voir S. N. Nandan et S. Rosenne (dir. publ.), *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 A Commentary*, vol. III: *Articles 86 to 132* (Leyde, Martinus Nijhoff, 1995) ; A. Proelss et autres (dir. publ.), *United Nations Convention on the Law of the Sea: a commentary* (Munich, Oxford et Baden-Baden, C.H.N Beck/Hart/Nomos, 2017), p. 737 à 744. Quoi qu'ancienne, l'étude publiée par V. Pella mérite d'être prise en considération : « La répression de la piraterie », *Recueil des cours de l'Académie de droit international (RCADI)*, vol. 15 (1926), p. 145 à 275.

¹⁸³ Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (Code de conduite de Djibouti) (Djibouti, 29 janvier 2009), Conseil de l'Organisation maritime internationale, document C 102/14, annexe, pièce jointe 1, résolution 1, annexe ; Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre (Code de conduite de Yaoundé) (Yaoundé, 25 juin 2013), disponible à l'adresse suivante :

https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-code_de_conduite.pdf ;

Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (Tokyo, 11 novembre 2004), disponible à l'adresse suivante :

https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyotei_s.pdf.

¹⁸⁴ Résolution 2039 (2012) du Conseil de sécurité, par. 5.

¹⁸⁵ Résolution 1838 (2008) du Conseil de sécurité, par. 3.

¹⁸⁶ Convention sur la haute mer (Genève, 29 avril 1958), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 450, n° 6465, p. 11.

huitième session¹⁸⁷. La portée du terme anglais « *repression* » tel qu'utilisé dans le présent projet d'article est plus large que celle du terme « *punishment* » tel qu'utilisé, par exemple, dans la version anglaise du projet d'articles sur la prévention et la répression des crimes contre l'humanité, adopté par la Commission à sa soixante et onzième session¹⁸⁸. L'obligation de prendre des mesures pour prévenir et punir est un aspect particulier de la notion plus large de « répression »¹⁸⁹.

Article 2

Définition de la piraterie

1. On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :
 - a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
 - i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;
 - ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;
 - b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;
 - c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres (a) ou (b), ou commis dans l'intention de les faciliter.
2. Le paragraphe 1 doit être lu conjointement avec les dispositions du paragraphe 2 de l'article 58 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Commentaire

Paragraphe 1

1) Le projet d'article 2, paragraphe 1, établit, aux fins des présents projets d'article, une définition des actes de piraterie. La définition donnée au paragraphe 1 est fondée sur l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'article 15 de la Convention sur la haute mer, de 1958 et l'article 39 du projet d'articles relatifs au droit de la mer, adopté par la Commission en 1956¹⁹⁰. Elle est considérée comme reflétant le droit international coutumier et a été reprise dans plusieurs instruments juridiques régionaux¹⁹¹.

¹⁸⁷ *Annuaire de la Commission du droit international, 1956*, vol. II, document A/3159, p. 256 et suiv., à la page 282.

¹⁸⁸ Voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, Supplément n° 10 (A/74/10)*, par. 44 et 45.

¹⁸⁹ Voir l'article 99 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui dispose en partie : « Tout État prend des mesures efficaces pour prévenir et réprimer le transport d'esclaves par les navires autorisés à battre son pavillon et pour prévenir l'usurpation de son pavillon à cette fin. ».

¹⁹⁰ *Annuaire de la Commission du droit international, 1956*, vol. II, document A/3159, p. 256 et suiv., aux pages 260 et 261.

¹⁹¹ Voir l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, art. 1 (par. 1), l'Accord de coopération sur la sécurité de l'espace aérien et maritime de la CARICOM (3 juillet 2008), publié dans le *Law of the Sea Bulletin*, n° 68 (2008), art. 1 (par. 2 b)) et 2 (par. 2 g)), le Code de conduite de Djibouti, art. 1 (par. 1), et la version révisée du Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (Djedda, 12 janvier 2017), disponible à l'adresse suivante :

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A2%20Revised%20Code%20Of%20Conduct%20Concerning%20The%20Repression%20Of%20Piracy%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20Secretariat.pdf>, art. 1 (par. 1) ; le Mémoire d'entente du réseau sous-régional intégré de garde-côtes des États d'Afrique de l'Ouest et du Centre, juillet 2008, disponible à l'adresse suivante : <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Code-of-Conduct-against-illicit-maritime-activity.aspx>, art. 1 ; le Code de conduite de Yaoundé, art. 1 (310) ; la Charte

2) Les éléments essentiels de la piraterie comprennent, selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 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, en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, contre des personnes ou des biens à bord du navire ou de l'aéronef en question.

3) La Commission a estimé qu'il fallait préserver l'intégrité de la définition de la piraterie telle qu'elle figure à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cette démarche s'inscrit dans le droit fil de l'objectif visé par le présent projet, qui n'est pas de chercher à modifier l'une quelconque des règles établies dans les traités existants, y compris la Convention¹⁹².

4) La Commission a constaté que certains éléments de la définition de la piraterie figurant à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer posaient des problèmes d'interprétation et d'application, en particulier compte tenu des évolutions de la piraterie moderne. Elle a estimé qu'il convenait d'expliquer dans les commentaires certains termes employés dans l'article 101, explicités ci-après.

« [T]out acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation »

5) Faisant fond sur ses travaux de 1956, la Commission a adopté une définition des actes illicites de violence selon laquelle l'intention de lucre (*animus furandi*) n'est pas nécessaire¹⁹³. La Commission a aussi estimé que le terme « violence » recouvrait l'intimidation ainsi que différents types de violence, notamment la violence physique et psychologique. Les éléments matériels constitutifs de la piraterie découlent de « tout acte illicite de violence » dirigé contre des personnes à bord d'un navire ou d'un aéronef, de la privation de liberté de personnes à bord d'un navire ou d'un aéronef ou de la déprédation contre des biens. La déprédation suppose le pillage de biens à bord d'un navire ou d'un aéronef, accompagné de destruction.

« [C]ommis [...] à des fins privées »

6) S'agissant de l'expression « commis [...] à des fins privées », qui se trouve à l'alinéa a) du paragraphe 1, il a été reconnu qu'elle fait référence à la recherche du lucre ou de gains privés, incluant le plus souvent des demandes de rançon et des vols de biens à bord de navires privés ou de navires appartenant à un État. Elle pourrait aussi inclure des actes commis contre un navire d'État à des fins privées. Il a été ensuite reconnu que la recherche de fins privées pouvait coexister avec des objectifs politiques ou idéologiques, rendant parfois difficile la distinction entre piraterie commise à des fins purement privées et criminalités maritimes autres que la piraterie, ces dernières pouvant être commises à des fins politiques ou autres. La question de savoir si les « fins privées » peuvent être assimilées à des fins idéologiques ou politiques fait toujours débat. Certains auteurs ont fait valoir que tout acte de violence maritime ne relevant pas de la puissance publique pouvait être considéré comme un acte de violence commis « à des fins privées »¹⁹⁴.

africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé) (Lomé, 15 octobre 2017), disponible à l'adresse suivante :

https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-0060_-_lome_charter_f.pdf, art. 1.

¹⁹² Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-quatorzième session, Supplément n° 10 (A/74/10), annexe C, Prévention et répression de la piraterie et du vol à main armée en mer, par. 11.

¹⁹³ Annuaire de la Commission du droit international, 1956, vol. II, document A/3159, p. 282. En 1956, la Commission a de surcroît considéré que « des actes de piraterie peuvent être inspirés par des sentiments de haine ou de revanche, et non seulement par le désir de lucre ».

¹⁹⁴ R. Churchill, V. Lowe et A. Sander, *The Law of the Sea*, 4^e éd. (Manchester, Manchester University Press, 2022), p. 385 et 386. Voir aussi Cour de cassation de la Belgique, *Castle John and Nederlandse Stichting Sirius c. NV Nabeco et NV Parfin*, 19 décembre 1986, *International Law Reports*, vol. 77, p. 537, à la page 540 (1986) ; Cour suprême des Seychelles, *The Republic v. Mohamed Ahmed Dahir & 10 others*, affaire n° 51 de 2009, arrêt du 25 juillet 2010, par. 37 ; Cour suprême des Seychelles, *The Republic v. Abdukar Ahmed & 5 others*, affaire n° 21 de 2011, 14 juillet 2011, par. 21 ; Cour d'appel des États-Unis pour le neuvième circuit, *The Institute of Cetacean Research v. Sea Shepherd Conservation Society*, 25 février 2013, *International Law Reports*, vol. 156 (2014), p. 718 à 763, 756 (US CA 2nd Cir, 2013) ; D. Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (Cambridge, Cambridge University Press, 2009), p. 32 à 42 ; R. O'Keefe, *International Criminal Law*

« [E]n haute mer »

7) Selon la définition, la piraterie est commise « en haute mer » ou « dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ». Le régime applicable à la piraterie en droit international est une exception à la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer¹⁹⁵. Il ne s'applique pas aux actes commis dans la juridiction territoriale d'un État. La Commission a décidé de retenir cette délimitation géographique de la piraterie, établie dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et de donner une définition du « vol à main armée en mer » pour couvrir les autres zones géographiques en mer où des actes pouvant être assimilés à la piraterie sont susceptibles de se produire.

« [C]ontre un autre navire ou aéronef »

8) La définition de la piraterie qui figure dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est fondée sur les actes commis par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé et dirigés contre un autre navire ou aéronef. La condition selon laquelle la piraterie suppose des actes de violence commis par un navire et dirigés contre un autre navire trouve son origine dans les antécédents historiques de la disposition. Lorsqu'un comportement illicite ou violent en haute mer implique un seul navire, il est probable que la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, de 1988¹⁹⁶, entre en jeu pour les parties. En ce qui concerne les « aéronef[s] », il importe de noter que la Convention relative à l'aviation civile internationale¹⁹⁷ dispose que « les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'État ». Partant, selon l'article 2, paragraphe 1 (al. a)), des présents projets d'article – qui reprend les termes de l'article 101, alinéa a), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer – la piraterie concerne des actes commis contre des « aéronefs privés » et non des « aéronefs d'État ».

9) La Commission a constaté que, dans la pratique législative de certains États, le terme « piraterie » recouvrait aussi des actes de ce type dirigés contre des plateformes pétrolières en mer¹⁹⁸. Cette pratique étatique est toutefois, au mieux, *de lege ferenda* en droit international étant donné que les plateformes pétrolières ne sauraient être considérées comme « un navire ou un aéronef » ni comme « des biens, dans un lieu relevant de la juridiction d'aucun État ». De surcroît, le tribunal arbitral qui s'est prononcé sur le fond dans l'affaire de l'*Arctic Sunrise* a conclu que le comportement en question ne participait pas de la piraterie, car « *Prirazlomnaya* n'[était] pas un navire. C'[était] une plateforme en mer fixe résistante à la glace » [traduction non officielle]¹⁹⁹.

10) Dans les instruments juridiques mentionnés dans le paragraphe 1 du présent commentaire, il a été admis, en se fondant sur les débats qui eurent lieu en 1954 au sein de la Commission, que la piraterie peut être commise par un aéronef contre un navire. En réalité, la piraterie moderne n'est plus seulement le fait de navires ou d'aéronefs au sens où ces termes étaient entendus lorsque la définition de la piraterie a été établie. L'utilisation de drones, d'UAV (véhicules aériens sans pilotes) ou de MAV (véhicules maritimes autonomes) aux fins de la perpétration d'actes de piraterie ou de vols à main armée en mer est un

(Cambridge, Cambridge University Press, 2015), p. 20 ; Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, *Criminalité maritime Crime: Manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale*, 3^e éd. (Colombo, 2020), par. 9.3.

¹⁹⁵ Celle-ci s'étend à la zone économique exclusive ; voir le paragraphe 2 du projet d'article 2.

¹⁹⁶ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Rome, 10 mars 1988), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1678, n° 29004, p. 201.

¹⁹⁷ Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 7 décembre 1944), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, n° 102, p. 295.

¹⁹⁸ Certaines législations nationales font une distinction entre la piraterie dirigée contre des navires et les « infractions maritimes » dirigées contre des plateformes fixes ou flottantes : voir la loi du Nigéria sur la répression de la piraterie et des autres infractions maritimes, de 2019, disponible à l'adresse suivante :

<https://placbillstrack.org/8th/upload/Suppression%20of%20Piracy%20and%20Other%20Maritime%20Offences%20Act%202019.pdf>.

¹⁹⁹ Cour permanente d'arbitrage, *The Arctic Sunrise Arbitration (Pays-Bas c. Russie)*, affaire n° 2014-02, sentence sur le fond, 14 août 2015, Recueil des sentences arbitrales, vol. XXXII (2019), p. 205, au paragraphe 238, et par. 240.

phénomène nouveau. Est nouvelle aussi l'utilisation d'autres engins pour commettre des cyberattaques en mer. Il est entendu que ce type d'actes n'entre pas dans le champ d'application de la piraterie telle qu'elle est définie à l'article 2, paragraphe 1.

11) Les actes de piraterie couverts par la définition figurant au paragraphe 1 du projet d'article 2 impliquent des actes commis depuis un navire ou un aéronef privé. Toutefois, l'article 102 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose expressément que « [l]es actes de piraterie [...] perpétrés par un navire de guerre, un navire d'État ou un aéronef d'État dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire ou un aéronef privé²⁰⁰ ».

12) La définition de la piraterie figurant au paragraphe 1 du projet d'article 2 est limitée aux actes impliquant deux navires, deux aéronefs, ou un navire et un aéronef. Elle ne s'étend pas aux situations illicites de violence ou de détention ou aux actes de déprédation commis par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef donné contre ce navire ou cet aéronef. Selon un avis exprimé, la piraterie ne devrait pas toujours être considérée comme impliquant deux navires et pourrait comprendre les actes commis par l'équipage d'un navire donné contre ce navire.

13) La piraterie peut aussi être dirigée contre des navires depuis la terre, mais la Commission a décidé de ne pas expressément mentionner la « terre » comme étant le lieu où les actes de piraterie sont préparés. Certains membres ont exprimé l'avis que les actes de piraterie pouvaient aussi être commis depuis des plateformes en mer.

14) La Commission s'est posé la question de savoir s'il fallait inclure une définition du mot « navire » pour clarifier celle figurant au projet d'article 2, paragraphe 1. Bien que l'Organisation maritime internationale ait défini les termes « navires et aéronefs » dans certaines des conventions conclues sous ses auspices²⁰¹, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne définit pas le terme « navire ». La Commission n'a pas jugé utile d'en donner une définition dans les présents projets d'article.

« [T]out acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis [...] ou commis dans l'intention de les faciliter »

15) La définition de la piraterie recouvre des comportements connexes, y compris le fait d'inciter à commettre, de financer ou de faciliter intentionnellement la piraterie. Le Conseil de sécurité a jugé nécessaire d'aborder cet élément dans ses résolutions sur la situation en Somalie et dans le golfe de Guinée. Dans sa résolution 1976 (2011) sur la Somalie, le Conseil a souligné qu'il importait que tous les États érigent en infraction pénale « l'incitation à commettre des actes de piraterie, la facilitation de ces infractions, l'entente en vue de les perpétrer et les tentatives dans ce sens²⁰² ». Par la suite, dans sa résolution 2020 (2011), il a étoffé cette formulation de sorte qu'elle couvre non seulement les pirates appréhendés au large des côtes somaliennes, mais aussi « [les personnes] qui ont financé ou facilité leurs actes²⁰³ ». Il a récemment adopté une approche similaire au sujet du golfe de Guinée²⁰⁴. Dans le droit fil de la démarche suivie par le Conseil de sécurité, la Commission a estimé que la formule « tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis [...] ou commis

²⁰⁰ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, art. 102.

²⁰¹ Voir, par exemple, Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Londres, Mexico, Moscou et Washington, 29 décembre 1972), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1046, n° 15749, p. 120, à l'article III, par. 2 : « L'expression "navires et aéronefs" s'entend des véhicules circulant sur l'eau, dans l'eau ou dans les airs, quel qu'en soit le type. Cette expression englobe les véhicules sur coussin d'air et les engins flottants, qu'ils soient autopropulsés ou non. ».

²⁰² Résolution 1976 (2011) du Conseil de sécurité, par. 13.

²⁰³ Résolution 2020 (2011) du Conseil de sécurité, par. 15.

²⁰⁴ Résolution 2634 (2022) du Conseil de sécurité, par. 3, où le Conseil « [d]emande à tous les États de la région d'ériger les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer en infractions pénales dans leur droit interne et d'ouvrir des enquêtes sur les auteurs de tels actes, de les poursuivre et de les extradier, dans le respect du droit international applicable, en particulier le droit international des droits de l'homme, ainsi que sur quiconque encourage, finance ou facilite intentionnellement de tels actes, y compris les cerveaux des réseaux criminels de piraterie qui planifient, organisent, facilitent ou financent de tels actes ou en tirent profit ».

dans l'intention de les faciliter » était suffisamment large pour couvrir, en particulier, le financement des actes de piraterie²⁰⁵. Armer un navire destiné à commettre des actes de piraterie ou affréter un navire dont on sait qu'il sera utilisé à cette fin est un acte de complicité. On retiendra en outre que les actes préparatifs, l'assistance fournie aux pirates ou la tentative infructueuse pour commettre un acte de piraterie sont punis par certaines législations nationales²⁰⁶.

Paragraphe 2

16) Le paragraphe 1 du projet d'article 2 vise les actes de piraterie commis « en haute mer ». Néanmoins, l'article 58, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui concerne les droits et obligations des États dans la zone économique exclusive, dispose que « [l]es art[icles] 88 à 115, ainsi que les autres règles pertinentes du droit international, s'appliquent à la zone économique exclusive dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente partie ». Il s'ensuit que l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les dispositions connexes de cet instrument qui concernent la piraterie s'appliquent à la zone économique exclusive. Cela a été confirmé par le tribunal arbitral saisi de l'affaire relative à l'*Incident de l'« Enrica Lexie »*, qui a constaté que l'article 58, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer « élargissait à la zone économique exclusive les obligations et les droits particuliers des États s'agissant de la répression de la piraterie²⁰⁷ ».

17) La Commission s'est posé la question de savoir s'il y avait lieu de faire expressément référence à la zone économique exclusive, mais a décidé de renvoyer aux dispositions de l'article 58 (par. 2) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour indiquer que la piraterie peut aussi être commise dans la zone économique exclusive²⁰⁸. Le paragraphe a été rédigé en des termes neutres de manière à ne pas préjuger la position des non-parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

18) La division en deux paragraphes indique que la zone économique exclusive et la haute mer sont deux espaces maritimes distincts dans lesquels des droits et obligations différents s'appliquent.

Pratiques législatives nationales

19) La Commission a pris note de la diversité des définitions de la piraterie telle qu'elle est apparue à la suite de l'évolution de la pratique législative des États²⁰⁹. Elle a examiné la question de savoir si une définition de la piraterie fondée sur les définitions contenues dans les lois nationales pourrait venir compléter celle existant en droit international. Elle a considéré, toutefois, qu'une telle définition risquait d'englober toutes sortes d'actes illicites en mer non définis aux alinéas a) et b) de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Un tel élargissement porterait préjudice à l'intégrité de la définition de la piraterie selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Néanmoins, la Commission a constaté que les lois nationales anti-piraterie pouvaient aider à faire la lumière

²⁰⁵ Cour d'appel des États-Unis, circuit du district de Colombia, *United States v. Ali*, 21 août 2013, 718 F.3d 929.

²⁰⁶ Empire britannique, Comité judiciaire du Privy Council, *Piracy Jure Gentium*, 26 juillet 1934 (disponible à l'adresse suivante : <https://vlex.co.uk/vid/re-piracy-jure-gentium-805016117>), cité dans *Dahir* (voir *supra* la note 194), par. 57: « Ainsi qu'il a été dit dans la décision rendue en l'affaire *Piracy Jure Gentium* (1934) A.G. 586, "le vol consommé n'est pas un élément essentiel du crime. La tentative infructueuse pour commettre un acte apparenté à la piraterie constitue un acte de piraterie *jure gentium*" ») [traduction non officielle]. Chypre, Code pénal, art. 69 ; République de Corée, loi concernant la répression des actes illicites contre les navires et les installations de navigation maritime, art. 5 ; Inde, loi contre la piraterie maritime, 2022, n° 3 de 2023, sect. 3.

²⁰⁷ Cour permanente d'arbitrage, Incident de l'« Enrica Lexie » (*Italie c. Inde*), affaire n° 2015-28, sentence, 21 mai 2020, par. 979.

²⁰⁸ Cour internationale de Justice, *Violations alléguées de droits souverains et d'espaces maritimes dans la mer des Caraïbes (Nicaragua c. Colombie)*, arrêt, 21 avril 2022, par. 62.

²⁰⁹ Voir le premier rapport du Rapporteur spécial, [A/CN.4/758](https://www.unhcr.org/refugees-and-returnees/2023/4/17/638d4758).

sur la pratique des États et qu'il fallait examiner les éléments communs afin de promouvoir l'harmonisation des lois nationales.

Évolutions ultérieures

20) La Commission a reconnu que la définition actuelle de la piraterie ne recouvrait peut-être pas toutes les évolutions technologiques survenues dans le domaine de la sécurité maritime, ce qui pourrait ultérieurement amener la communauté internationale à vouloir l'actualiser. Elle a néanmoins jugé qu'il n'était pas nécessaire d'introduire une clause « sans préjudice » pour tenir compte des évolutions qui pourraient intervenir.

Article 3

Définition du vol à main armée en mer

On entend par vol à main armée en mer l'un quelconque des actes suivants :

- a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ;
- b) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini à la lettre (a) ou commis dans l'intention de le faciliter.

Commentaire

1) Le projet d'article 3 porte sur la définition du vol à main armée en mer. La définition est tirée de celle adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI) dans son code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires²¹⁰. Les alinéas a) et b) du projet d'article 3 correspondent respectivement aux alinéas 1 et 2 du paragraphe 2.2 dudit code.

2) Il n'y a pas nécessairement de différence substantielle entre la piraterie et le vol à main armée en mer pour ce qui est du comportement lui-même. La principale différence entre la piraterie et le vol à main armée en mer est le lieu où l'acte est commis : la haute mer et la zone économique exclusive pour l'une ; les eaux placées sous la juridiction de l'État côtier pour l'autre. Cela a des conséquences pour la compétence applicable à l'égard de ces deux crimes. Dans le cas de la piraterie, on considère que la compétence universelle s'applique, de sorte que tout État a le droit de poursuivre le crime de piraterie commis en haute mer. S'agissant du vol à main armée en mer, l'État côtier est seul compétent pour exercer la juridiction normative et exécutive à l'égard des actes concernés.

3) La différence entre la définition figurant au projet d'article 3 et celle retenue par l'Assemblée de l'OMI est que, dans la phrase introductive du projet d'article, la Commission a employé l'expression « vol à main armée en mer » au lieu de « vol à main armée à l'encontre des navires ». Dans une récente résolution sur la piraterie maritime dans le golfe de Guinée, en particulier, le Conseil de sécurité a employé l'expression « vol à main armée en mer » et non la formule « vol à main armée à l'encontre des navires »²¹¹. Au regard de la pratique du Conseil et ne désirant pas trop limiter la définition, la Commission a jugé qu'il n'était pas nécessaire de reprendre mot pour mot la définition de l'OMI.

4) À la différence de la piraterie, à l'égard de laquelle s'applique la compétence universelle, le vol à main armée relève, selon la résolution A.1025(26) de l'OMI, de la compétence de l'État côtier, comme le prévoient certaines législations nationales et conventions régionales mentionnées plus haut. De surcroît, on retiendra que le vol à main armée en mer n'implique pas nécessairement deux navires.

²¹⁰ OMI, résolution A.1025(26) du 2 décembre 2009, annexe.

²¹¹ Résolution 2634 (2022) du Conseil de sécurité. Voir aussi la déclaration du Président du Conseil de sécurité du 9 août 2021, publiée sous la cote [S/PRST/2021/15](#).

5) Le « vol à main armée en mer » est circonscrit aux eaux intérieures d'un État, aux eaux archipélagiques et à la mer territoriale. Bien qu'un certain nombre d'actes de vol à main armée en mer se produisent dans les détroits qui servent à la navigation internationale, ces détroits peuvent comporter des zones qui ne font pas partie des zones maritimes d'un État côtier ainsi que des zones situées en haute mer. Par exemple, le détroit de Corée/Tsushima comporte des zones de haute mer. On a donc jugé qu'il était inutile, voire que ce serait source de confusion, d'inclure dans la définition une référence expresse aux détroits qui servent à la navigation internationale.