

UNIVERSITE DE DJIBOUTI

Colloque international

15 & 16 décembre 2013

**STRATEGIE LOGISTIQUE ET DE TRANSPORT AU
SERVICE DU DEVELOPPEMENT EN AFRIQUE**

Communication

La coopération régionale

**à l'épreuve de la répression pénale de la piraterie
maritime**

Andrea CALIGIURI

Chercheur en droit international,

Université de Macerata (Italie)

(E-mail : andrea.caligiuri@unimc.it)

SOMMAIRE

- I. Introduction.**
- II. Problèmes spécifiques en matière de répression pénale de la piraterie.** – 1. L'État compétent pour exercer la juridiction pénale sur les pirates capturés par un navire de guerre dans les eaux territoriales d'un autre Etat. – 2. Les instruments juridiques pour assurer l'unité de la juridiction pénale. – 3. La poursuite en justice des pirates capturés par les navires d'une force internationale : la pratique des accords de transfert.
- III. La création de tribunaux régionaux en matière de piraterie.**

Résumé

Cette étude a pour but d'analyser les divers problèmes liés à l'exercice de l'action pénale contre les pirates capturés qui n'ont pas été abordés par les instruments de coopération régionale (c.-à-d. ReCAAP; Code de conduite de Djibouti; Code de conduite de Yaoundé). À cet égard, trois questions sont analysées : l'identification de l'État compétent pour exercer la juridiction pénale sur un navire pirate capturé par un navire de guerre dans les eaux territoriales d'un autre Etat ; la nécessité d'assurer l'unité de la juridiction pénale ; l'évaluation de la pratique des accords de transfert. Finalement, cette étude analyse les hypothèses de création de tribunaux régionaux en matière de piraterie.

Mots clés : piraterie – vol à main armée à l'encontre des navires – juridiction pénale – droits de l'homme – tribunaux régionaux

REGIONAL COOPERATION IN THE REPRESSION OF MARITIME PIRACY

Abstract

This study aims to analyze the different issues related to the exercise of the penal action against the captured pirates, which have not been resolved by the regional cooperation instruments (i.e. ReCAAP; Code of Conduct of Djibouti, Code of Conduct of Yaoundé). In this regard, three questions are analyzed: the identification of the competent State to exercise criminal jurisdiction over a pirate ship captured by a warship in the territorial waters of another State; the need to ensure the unity of criminal jurisdiction; the evaluation of the practice of transfer agreements. Finally, this study analyzes the hypothesis of establishment of regional anti-piracy courts.

Keywords: Piracy – Armed Robbery against Ships – Criminal Jurisdiction – Human Rights – Regional Tribunals

I. INTRODUCTION

La diffusion du phénomène de la piraterie maritime a attiré l'attention des juristes quant à l'opportunité d'une modification de la définition juridique de la « piraterie », au-delà de celle qui est prévue dans le droit international coutumier³⁵. En même temps, elle a mis en évidence les difficultés de la poursuite en justice des pirates sur la base des règles actuelles du droit international. Les instruments de coopération régionale dans la répression de la piraterie, qui ont été adoptés en Afrique et en Asie, ont cherché à remplir ces lacunes normatives et à établir des instruments de répression pénale plus efficaces. Il s'agit du

³⁵ La définition coutumière de « *piraterie* » est cristallisée dans l'art. 15 de la Convention de Genève sur la haute mer de 1958 et dans l'art. 101 de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982. Bien que les problèmes soulevés quant à l'opportunité de modifier la définition de piraterie ne seront pas approfondis dans cette étude, on doit souligner que les trois instruments régionaux accueillent la notion de piraterie contenue dans l'art. 101 de la CNUDM (voir l'art. 1, par. 1, Code de Conduite de Djibouti, l'art. 1, par. 3, Code de Conduite de Yaoundé et l'art. 1, par. 1, ReCAAP). Les trois instruments régionaux, au contraire, donnent une différente définition de « *vol à main armée à l'encontre des navires* » commis dans les eaux territoriales d'un Etat côtier. Les deux codes de conduite africains expliquent la notion selon le mode suivant : a) 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 Etat ; et b) toute action visant à inciter ou à faciliter intentionnellement un des actes cités (voir l'art. 1, par. 2, Code de Conduite de Djibouti et l'art. 1, par. 3, Code de Conduite de Yaoundé). A cette notion de « *vol à main armée contre les navires* », le ReCAAP a ajouté les actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire, lorsque leur auteur a connaissance de faits dont il découle qu'il s'agit d'un navire utilisé pour le vol à main armée contre les navires (art. 1, par. 2). C'est donc, seulement dans ce dernier accord qu'a été créé un parallélisme parfait entre les infractions pénales contenues dans la notion de piraterie et dans celle de vol à main armée. Pour un regard sur le débat relatif à la notion de piraterie, voir, en particulier, F. ODDIER, *Piraterie, terrorisme – une menace pour les navires, un défi pour le droit de la mer*, dans *Annuaire du droit de la mer*, 2005, p. 263 ss. ; P. LEHR (ed.) *Violence at Sea: Piracy in an Age of Global Terrorism*, New York, 2007 ; M.H. NORDQUIST et al. (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden, 2008 ; K. ZOU, *New Developments in the International Law of Piracy*, dans *Chinese Journal of International Law*, 2009, p. 323 ss.

« *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armery Robbery against Ships in Asia* » de 2004 (ci-après dénommé ReCCAP »); 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* » de 2009 (ci-après dénommé « *Code de conduite de Djibouti* ») et du « *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* » de 2013 (ci-après dénommé « *Code de conduite de Yaoundé* »). Ces instruments sont la manifestation claire d'une tendance à la « régionalisation » de la lutte à la piraterie et de sa répression pénale.

Cette étude a pour but d'analyser les divers problèmes liés à l'exercice de l'action pénale contre les pirates capturés qui n'ont pas été abordés par les instruments régionaux cités.

II. PROBLEMES SPECIFIQUES EN MATIERE DE REPRESSION PENALE DE LA PIRATERIE

1. L'État compétent pour exercer la juridiction pénale sur les pirates capturés par un navire de guerre dans les eaux territoriales d'un autre Etat

Une première question qui s'est posée concerne l'identification de l'État compétent pour exercer la juridiction pénale sur un navire pirate capturé par un navire de guerre dans les eaux territoriales d'un autre Etat.

Dans le *Harvard Research Draft* sur la piraterie de 1932³⁶, la poursuite des pirates commencée en haute mer et continuée dans les eaux territoriales d'un État déterminé était considérée comme licite à condition que l'État côtier n'empêchât pas la capture du navire pirate. Après la capture du navire, l'État

³⁶ *Harvard Law School 'Research in International Law: Part IV-Piracy', dans American Journal of International Law Special Supplement, 1932, p. 739 ss.*

capteur devait offrir le navire à l'État côtier et c'est seulement si cet État refusait l'offre, que l'État capteur pouvait exercer sa juridiction comme si la capture avait été réalisée dans la haute mer (art. 9)³⁷.

Cette possibilité n'a été jamais consacrée dans la Convention de Genève sur la haute mer de 1958 ou dans la CNUDM. Selon ces deux conventions, un État peut intervenir, en haute mer, pour lutter contre les pirates, mais elles lui interdisent d'aller chercher les pirates dans les eaux territoriales d'un autre État³⁸, à défaut de son consentement³⁹.

Les accords de coopération régionale n'ont pas abordé ce problème et par conséquent, le droit de poursuite dans les eaux territoriales d'un pays tiers ne peut avoir lieu qu'avec son consentement.

Seul le Memorandum d'entente relatif à l'établissement du réseau intégré de la fonction de garde-côte en Afrique de l'Ouest et du Centre⁴⁰, à l'art. 55, semble ouvrir un développement du droit de poursuite selon les indications évoquées avant la codification du droit international de la mer⁴¹.

Donc, la lutte contre la piraterie voit son efficacité réduite par l'exclusivité des droits que l'État côtier exerce dans sa mer territoriale. Lorsque les pirates entrent dans des espaces soumis

³⁷ Au contraire, dans le *Projet de dispositions pour la répression de la piraterie*, élaboré par Vespasien Pella en 1926 et présenté à la Société des Nations (dans *Recueil des Cours*, 1926-V, p. 260 ss.), la poursuite des pirates commencée en haute mer et continuée dans les eaux territoriales d'un État déterminé pouvait être licite à condition que celui-ci soit incapable de l'assurer lui-même ; toutefois, le jugement des pirates capturés appartenait aux autorités de l'État riverain (art. 7).

³⁸ Art. 105 CNUDM.

³⁹ Art. 111, par. 3, CNUDM.

⁴⁰ *Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-Regional Integrated Coast Guard Network in West and Central Africa*, 30 juillet 2008.

⁴¹ Article 55 : « States Parties recognize the right of hot pursuit and shall develop an effective mechanism thereof which shall take in consideration the provisions of Article III of this Memorandum ».

à la juridiction d'un État, ce dernier est seul compétent pour exercer la juridiction pénale.

Pour contourner cet obstacle, une solution qui a été adoptée dans le cadre de lutte contre la piraterie en Afrique est la présence d'organes de police de l'Etat territorial sur les navires de l'Etat capteur (« officiers embarqués »). Cette solution a l'avantage de rendre le consentement du premier Etat plus rapide et explicite lorsque l'action de poursuite se déroule dans les eaux territoriales du premier Etat⁴². Les deux codes de conduite conclus au niveau africain ont établi des règles à cet égard (art. 7 Code de Conduite de Djibouti⁴³ et art. 9 Code de Conduite de Yaoundé⁴⁴). Cette solution, qui prévoit qu'un Etat

⁴² Une telle solution n'est pas applicable, à l'heure actuelle, aux navires étrangers qui opèrent dans les eaux de la Somalie, à cause de l'absence d'une force de police et d'une armée de mer sous le contrôle du gouvernement somalien.

⁴³ Art. 7 Code de Conduite de Djibouti : « 1. En vue de promouvoir les opérations envisagées par le présent Code de conduite, un participant peut désigner des agents de la force publique ou d'autres agents habilités (ci-après dénommés 'les officiers embarqués') qui embarqueront à bord de navires ou d'aéronefs patrouilleurs d'un autre participant (ci-après dénommé 'le participant hôte') avec l'autorisation du participant hôte. / 2. Les officiers embarqués peuvent être armés conformément à leur législation et à leur réglementation nationales et avec l'accord du participant hôte. / 3. Lorsque les officiers sont embarqués, le participant hôte devrait faciliter les communications entre ces officiers et leur quartier général et devrait pourvoir à l'hébergement et à la restauration des officiers embarqués à bord des navires ou des aéronefs patrouilleurs d'une manière conforme au traitement du personnel du participant hôte de même rang. / 4. Les officiers embarqués peuvent aider le participant hôte et mener des opérations depuis le navire ou l'aéronef du participant hôte si celui-ci le leur demande expressément. Cette demande peut uniquement être formulée, convenue et exécutée d'une manière qui ne soit pas interdite par les lois et réglementations des deux participants ».

⁴⁴ Art. 9 Code de Conduite de Yaoundé : « 1. En vue de promouvoir les opérations envisagées par le présent Code de conduite, un Signataire peut désigner des agents des forces de l'ordre ou d'autres agents habilités (ci-après dénommés 'les officiers embarqués') qui embarqueront à bord de navires ou d'aéronefs patrouilleurs d'un autre Signataire (ci-après dénommé 'le Signataire hôte') avec l'autorisation du Signataire hôte. / 2. Les officiers embarqués peuvent être armés conformément à leur législation et à leur réglementation nationales et avec l'accord du Signataire hôte. / 3. Lorsque les officiers sont embarqués, le Signataire hôte devrait faciliter les communications entre ces

pourra désigner des agents des forces de l'ordre ou d'autres agents habilités et les embarquer à bord de navires patrouilleurs d'un autre Etat, a été aussi adoptée par un Memorandum d'entente entre l'Afrique du Sud, la Tanzanie et le Mozambique⁴⁵.

Aucun problème ne se pose en cas d'exercice de la juridiction pénale sur les pirates pris dans les eaux territoriales d'un Etat par un navire étranger autorisé à opérer dans ces eaux par des résolutions du Conseil de Sécurité, comme la résolution 1816 (2008). En effet, cette résolution permet aux États qui opèrent dans les eaux de la Somalie d'appliquer le principe de

officiers et leur quartier général et devrait pourvoir à l'hébergement et à la restauration des officiers embarqués à bord des navires ou des aéronefs patrouilleurs d'une manière conforme au traitement du personnel du Signataire hôte de même rang. / 4. Les officiers embarqués peuvent aider le Signataire hôte, et mener des opérations depuis le navire ou l'aéronef du Signataire hôte si celui-ci le leur demande expressément, et seulement dans les limites de la demande exprimée. Cette demande peut uniquement être formulée, convenue et exécutée d'une manière qui ne soit pas interdite par les lois et politiques des deux Signataires. / 5. Lorsqu'ils y sont dûment autorisés/mandatés, les officiers peuvent : a) embarquer sur des navires ou aéronefs des forces de l'ordre de tout Signataire ; b) appliquer les lois du Signataire désignateur pour réprimer les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, les actes de terrorisme maritime, les actes de pêche INN et les autres activités illégales en mer dans les eaux dudit Signataire désignateur ou au-delà de ses eaux dans l'exercice du droit de poursuite serrée ou d'autre manière conforme au droit international ; c) autoriser les navires des forces de l'ordre à bord desquels ils sont embarqués à pénétrer dans les eaux du Signataire désignateur et à y naviguer ; d) autoriser les navires des forces de l'ordre à bord desquels ils sont embarqués à mener des patrouilles dans les eaux du Signataire désignateur ; e) autoriser les membres des forces de l'ordre du navire à bord duquel ils sont embarqués à apporter leur concours à l'application des lois du Signataire désignateur pour réprimer les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, les actes de terrorisme maritime, les actes de pêche INN et les autres activités illégales en mer ; et f) fournir conseils et assistance aux membres des forces de l'ordre de l'autre Signataire pour la conduite de l'arraisonnement de navires aux fins de l'application des lois de l'autre Signataire pour réprimer les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, les actes de terrorisme maritime, les actes de pêche INN et les autres activités illégales en mer ».

⁴⁵ *Memorandum of Understanding on Maritime Security Cooperation*, signé le 7 février 2012 entre le Ministres de la Défense de l'Afrique du Sud, de la Tanzanie et du Mozambique.

la juridiction universelle, selon l'art. 105 de la CNUDM. Dans ce cas, la dérogation aux règles sur la souveraineté territoriale, autorisant les Etats à utiliser aussi dans les eaux somaliennes les pouvoirs que le droit de la mer leur reconnaît en matière de piraterie en haute mer, est justifiée d'une part, par le consentement préalable que le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie donne aux Etats qui veulent coopérer avec la Somalie⁴⁶, et d'autre part, par l'impératif de la sauvegarde de la paix et de la sécurité internationale qui sont menacées par la situation interne de la Somalie⁴⁷. 2. Les instruments juridiques pour assurer l'unité de la juridiction pénale.

Une deuxième question qui s'est posée en matière de répression pénale est la nécessité d'assurer l'unité de la juridiction pénale.

⁴⁶ Voir le par. 7 de la résolution, où le Conseil de Sécurité « *Decide* que, pour une période de six mois à compter de l'adoption de la présente résolution, les Etats qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et dont le Gouvernement fédéral de transition aura préalablement communiqué les noms au Secrétaire général sont autorisés : (...) ». Pour approfondir ce point, voir A. CALLIGURI, *Le misure di contrasto della pirateria nel mare territoriale somalo: osservazioni a margine della risoluzione 1816 (2008) del Consiglio di Sicurezza*, dans *Il diritto marittimo*, 2008, p. 1506 ss.

⁴⁷ Des perplexités peuvent être manifestées au regard de l'exercice de la juridiction à l'égard des pirates capturés sur le territoire de la Somalie en application de la résolution 1851 (2008) du Conseil de Sécurité. Le par. 6 de cette résolution affirme : « (...) les Etats et les organisations régionales, qui coopèrent à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et concernant lesquels le Gouvernement fédéral de transition aura donné notification au Secrétaire général, sont autorisés à prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées en Somalie aux fins de réprimer ces actes de piraterie et vols à main armée en mer, conformément à la demande du Gouvernement fédéral de transition (...) ». Au contraire de la résolution 1816 (2008), qui autorisait les Etats à exercer les pouvoirs que le droit de la mer leur reconnaît en matière de piraterie en haute mer, en présence de formules textuelles différentes, la résolution 1851 n'éclaircit pas si, par rapport aux captures de pirates effectuées sur le territoire de la Somalie, le titre de juridiction pour la poursuite en justice est celui de l'Etat de capture ou si la Somalie reste le seul Etat compétent pour exercer l'action pénale répressive.

On peut imaginer l'hypothèse d'un groupe de pirates dont les membres sont capturés et poursuivis par différents Etats pour la même infraction. Il y a alors unité d'infraction, mais pluralité de captures, avec le risque d'engendrer des conflits positifs de compétences, ou tout au moins le risque d'arriver à des jugements opposés : certains pirates étant jugés par un Etat tandis que les autres seront jugés par un autre Etat. Par exemple, il est possible que les autorités judiciaires compétentes d'un Etat condamnent sévèrement un ou plusieurs pirates capturés tandis que leur co-auteur pris par un navire de guerre d'un autre Etat est acquitté⁴⁸.

Dans le silence du droit international coutumier, ce problème peut être résolu seulement par des accords entre Etats concernés.

Deux hypothèses doivent être évaluées lorsque les navires de guerre de plusieurs Etats coopèrent à la capture d'une bande de pirates, ou lorsque les membres d'une même bande de pirates sont appréhendés par plusieurs navires de guerre :

- si l'Etat dont le navire de guerre a fait la première capture est compétent pour juger tous les pirates coupables du même crime ; ou

- si les pirates capturés doivent être transférés, pour y être poursuivis, vers un Etat tiers par rapport à celui qui a effectué la capture.

La solution qui envisage une compétence de l'Etat de première capture a été soutenue par Vespasien Pella en 1926, dans son *Projet de dispositions pour la répression de la piraterie*⁴⁹. Elle peut trouver application seulement grâce à la conclusion d'un accord *ad hoc* entre les Etats intéressés après les captures ou la conclusion d'un accord multilatéral conclu *a priori*. Au jour d'aujourd'hui, il n'y a pas d'accords ayant ce contenu.

⁴⁸ L'exemple est fait par V. PELLA, *La répression de la piraterie*, in *Recueil des Cours*, 1926-V, p. 151 à la note 2.

⁴⁹ Art. 13 *Projet de dispositions pour la répression de la piraterie*.

Les deux codes de conduite africains ne prévoient pas de mécanismes pour assurer l'unité de la juridiction pénale. Toutefois, les deux codes ont des normes permettant, au moins à l'Etat qui effectue la saisie d'un navire pirate au-delà de la limite extérieure de sa mer territoriale, sous réserve des lois nationales de son pays, et en concertation avec d'autres entités intéressées, de renoncer à son droit premier d'exercer sa compétence et d'autoriser l'application de la législation de tout Etat au navire ou, voire et, aux personnes à son bord⁵⁰. De plus, le Centre Régional de coordination du renseignement et de la répression pour la sécurité en mer⁵¹, créée en 2012, peut être un moyen utile de coopération s'il met en place, entre les Etats concernés, au moins des mécanismes d'enquêtes conjointes ou un modèle uniforme de procès-verbal international, applicable aux actes de piraterie et de vol à main armée, qui peut être utilisé devant les tribunaux des Etats qui ont constitué ce Centre.

Par contre, le ReCAAP engage les Etats contractants à des formes de coopération classique qui se concentrent sur l'extradition (art. 12⁵²) et l'entraide judiciaire, en particulier, en

⁵⁰ Voir art. 4, par. 7, Code de Conduite de Djibouti et art. 6, par. 5, Code de Conduite de Yaoundé.

⁵¹ L'organisme (anciennement Centre régional de coordination du renseignement et des poursuites en matière de lutte contre la piraterie), qui a son siège aux Seychelles, a été créé en application de l'art. 19 de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (« Les États Parties envisagent de conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux en vertu desquels, pour les affaires qui font l'objet d'enquêtes, de poursuites ou de procédures judiciaires dans un ou plusieurs États, les autorités compétentes concernées peuvent établir des instances d'enquêtes conjointes. En l'absence de tels accords ou arrangements, des enquêtes conjointes peuvent être décidées au cas par cas. Les États Parties concernés veillent à ce que la souveraineté de l'État Partie sur le territoire duquel l'enquête doit se dérouler soit pleinement respectée »).

⁵² Art. 12 ReCAAP : « A Contracting Party shall, subject to its national laws and regulations, endeavor to extradite pirates or persons who have committed armed robbery against ships, and who are present in its territory, to the other Contracting Party which has jurisdiction over them, at the request of that Contracting Party ».

matière de preuves (art. 13⁵³). Le développement de ces instruments peut être approprié pour résoudre la question de l'unité de la juridiction pénale.

Une solution alternative qui a montré un certain succès lors des captures réalisées au large de la Somalie ou dans ses eaux territoriales est celle de la conclusion d'accords de transfert entre les Etats engagés dans la lutte contre la piraterie et un Etat riverain de la zone de capture⁵⁴. Ces accords sont conclus sur la base d'un échange d'avantages mutuels entre l'Etat capteur et l'Etat d'accueil. Le premier Etat souvent ne veut pas poursuivre les pirates sur son territoire pour satisfaire son opinion publique, mais il a la nécessité d'arrêter le phénomène avec une répression efficace ; le deuxième Etat s'engage à poursuivre les pirates et reçoit en échange de l'Etat capteur des aides

⁵³ Art. 13 ReCAAP: « A Contracting Party shall, subject to its national laws and regulations, endeavor to render mutual legal assistance in criminal matters, including the submission of evidence related to piracy and armed robbery against ships, at the request of another Contracting Party ».

⁵⁴ Voir *Memorandum of Understanding UK-Kenya* (11 décembre 2008) ; *Memorandum of Understanding concerning the conditions of transfer of suspected pirates, armed robbers and seized property in the Western Indian Ocean, the Gulf of Aden on the Red Sea: USA-Kenya* (janvier 2009) ; *Echange de lettres entre l'Union européenne et le gouvernement du Kenya sur les conditions et les modalités régissant le transfert, de la force navale placée sous la direction de l'Union européenne (EUNAVFOR) au Kenya, des personnes soupçonnées d'avoir commis des actes de piraterie ou des vols à main armée dans les eaux territoriales de la Somalie ou du Kenya qui sont retenues par l'EUNAVFOR et de leurs biens saisis en possession de cette dernière, ainsi que leur traitement après un tel transfert* (6 mars 2009) ; accord d'extradition des pirates entre le Danemark et le Kenya (19 août 2009) ; *Echange de lettres entre l'Union européenne et la République des Seychelles sur les conditions et les modalités régissant le transfert, de l'EUNAVFOR à la République des Seychelles, des personnes soupçonnées d'avoir commis des actes de piraterie ou des vols à main armée, ainsi que leur traitement après un tel transfert* (septembre 2009) ; *Accord entre l'Union européenne et la République de Maurice relatif aux conditions de transfert, de la force navale placée sous la direction de l'Union européenne à la République de Maurice, des personnes suspectées d'actes de piraterie et des biens associés saisis, et aux conditions des personnes suspectées d'actes de piraterie après leur transfert* (septembre 2011) ; *Memorandum of Understanding South Africa-Mozambique on maritime security* (décembre 2011).

économiques, qu'il doit utiliser pour améliorer son système judiciaire ou de détention, ainsi que d'autres avantages politiques ou économiques qui ne résultent pas directement du texte de l'accord souscrit. Toutefois, le sort de ces accords est débattu comme démontre la dénonciation par le Kenya des accords de transfert conclus avec le Canada, la Chine, le Danemark, les États-Unis, le Royaume-Uni et l'Union européenne.

Au plan plus général, l'Organisation maritime internationale (OMI), dans ses *Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires*⁵⁵, a proposé un modèle de coopération dans la poursuite en justice des pirates capturés par plusieurs navires en réponse à une même infraction. Sans résoudre la question de l'unité de la juridiction pénale, l'OMI suggère que, quand un pirate est capturé, à l'extérieur de la mer territoriale d'un État, pour avoir commis un acte de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre d'un navire, ce pirate soit poursuivi en justice en vertu de la loi de l'État chargé de l'enquête sur la base d'une entente mutuelle avec « les autres Etats effectivement intéressés ». Un État effectivement intéressé désigne, entre autres, un État :

- qui est l'État du pavillon d'un navire faisant l'objet d'une enquête ; ou
- ayant à sa disposition des renseignements essentiels aux fins de l'enquête ; ou
- qui, pour toute autre raison, fait preuve d'un intérêt jugé significatif par l'État chargé de l'enquête ; ou
- ayant été invité par un autre État à promouvoir la répression des actes de violence à l'encontre des équipages, des passagers, des navires et des cargaisons ou à participer à la collecte de preuves ; ou
- qui est intervenu en vertu de l'art. 100 de la CNUDM, qui a exercé son droit de visite en vertu de l'art. 110 de cette convention ou qui a capturé un pirate/voleur à main armée ou a

⁵⁵ Doc. OMI, MSC/Circ.622/Rev.1, 16 juin 1999.

saisi un navire ou un aéronef en vertu de l'art. 105 de cette même convention, au port ou à terre.

Toutefois, les recommandations de l'OMI n'ont pas une force contraignante et leur application éventuelle par les Etats concernés prévoit la conclusion d'un accord en la matière.

3. La poursuite en justice des pirates capturés par les navires d'une force internationale : la pratique des accords de transfert.

L'augmentation des actes de piraterie a conduit les Etats les plus concernés par ce phénomène, parce que la piraterie est pratiquée dans les eaux sous leur juridiction ou au large de celles-ci, ou parce que les routes frappées par ce phénomène sont les plus utilisées par le commerce international, à coopérer à travers l'institution de forces navales internationales. La question qui s'est posée a été celle de la détermination de l'Etat compétent en matière de poursuite en justice au regard des captures effectuées par les navires de guerre appartenant à ces forces navales.

Les solutions prospectées sont différentes : a) l'Etat du pavillon du navire de guerre capteur doit être le seul compétent pour la poursuite ; b) l'Etat capteur peut demander aux Etats riverains de se charger de la compétence juridictionnelle pénale ; ou c) les forces internationales devraient se doter d'un tribunal international spécial compétent en matière de piraterie.

Sans doute, la compétence de l'Etat capteur est autorisée par la CNUDM (ou par la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA), si elle est applicable), mais cette solution soulève tout de même les perplexités examinées auparavant, comme celle de la nécessité d'assurer l'unité de la juridiction. La proposition de l'institution d'une juridiction pénale internationale spécifique pour la répression de la piraterie a été envisagée par le Conseil

de Sécurité lors de l'adoption de la résolution 1918 (2010)⁵⁶, mais elle n'a pas attiré de partisans⁵⁷. La solution qui envisage la conclusion d'accords bilatéraux ou régionaux sur le transfert et la poursuite en justice des pirates arrêtés s'est confirmée comme la plus pratiquée par les États qui participent aux opérations militaires au large des eaux territoriales de la Somalie⁵⁸.

Toutefois, ces accords de transfert ont été critiqués, parce que leur conclusion n'est pas prévue par la CNUDM. Suivant cette Convention, l'État capteur serait le seul compétent pour exercer la juridiction pénale. Cette interprétation restrictive de l'art. 105 de la CNUDM est souvent liée à l'affirmation contenue dans le commentaire de l'art. 43 des « Articles relatifs au droit de la mer » élaborés par la Commission de droit international en 1956, où la Commission affirmait le droit de l'Etat capteur de faire juger les pirates par ses tribunaux, mais

⁵⁶ Dans le paragraphe 4 de la résolution 1918 (2010), le Conseil de Sécurité « Prie le Secrétaire général de lui présenter, dans un délai de trois mois, un rapport sur les différentes options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, y compris en particulier sur des options tendant à créer dans les juridictions nationales des chambres spéciales, éventuellement dotées d'éléments internationaux, ou à créer un tribunal régional ou encore à créer un tribunal international, et sur les accords correspondants en matière pénitentiaire, en tenant compte des travaux du Groupe de contact, des précédents en matière de création de tribunaux internationaux et de tribunaux mixtes, et du temps et des moyens nécessaires pour obtenir des résultats concrets et durables ».

⁵⁷ Voir le débat du Conseil de Sécurité sur le « Rapport du Secrétaire général sur les différentes options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, y compris, en particulier, sur des options tendant à créer dans les juridictions nationales des chambres spéciales, éventuellement dotées d'éléments internationaux, ou à créer un tribunal régional ou encore à créer un tribunal international, et sur les accords correspondants en matière pénitentiaire, en tenant compte des travaux du Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, des précédents en matière de création de tribunaux internationaux et de tribunaux mixtes, et du temps et des moyens nécessaires pour obtenir des résultats concrets et durables (Doc. ONU S/2010/394, 26 juillet 2010) », Doc. ONU S/PV.6374, 25 août 2010.

⁵⁸ Voir les accords cités *supra* à la note 23.

soulinait que « [I]l le droit ne saurait être exercé à un endroit qui se trouve sous la juridiction d'un autre État »⁵⁹.

La doctrine la plus influente et la pratique des États ne confirment pas cette interprétation de la compétence exclusive de l'État capteur⁶⁰.

Le cadre juridique est plus clair quand il existe aussi entre l'État capteur et l'État de transfert un accord pour la présence d'officiers de police de ce dernier État sur le navire de guerre de l'État capteur⁶¹. Dans cette hypothèse, le transfert des pirates capturés en haute mer vers le territoire d'un État tiers ne poserait aucun problème parce que, selon une fiction juridique, les pirates seront considérés comme étant sous la juridiction pénale de l'État de transfert à partir du moment de leur capture et en particulier dès que l'officier embarqué avance des charges précises de piraterie à leur égard sur la base de son droit national⁶².

La lacune du droit international en matière de répression de la piraterie se manifeste aussi dans l'absence de procédures spécifiques réglant le transfert des pirates capturés d'un navire

⁵⁹ Dans *l'Annuaire de la Commission du droit international*, 1956, vol. II, p. 256 ss., à p. 283.

⁶⁰ Voir, T. TREVES, *Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia*, dans *European Journal of International Law*, p. 399 ss., à p. 402.

⁶¹ Voir art. 7 Code de Conduite de Djibouti et art. 9 Code de Conduite de Yaoundé.

⁶² Par exemple, une sollicitation à conclure des accords semblables se retrouve dans les résolutions 1851 (2008) et 1897 (2009) du Conseil de Sécurité en matière de lutte contre la piraterie au large de la Somalie. Toutefois, les résolutions citées du Conseil de Sécurité, au paragraphe 3, précisent que les États qui signent ces accords pour l'embarquement des agents des services de lutte contre la piraterie d'États tiers doivent obtenir au préalable le consentement du Gouvernement fédéral de transition de la Somalie aux fins de l'exercice de la juridiction de ces États tiers dans les eaux territoriales somaliennes (voir le par. 3 de la résolution 1815 et le par. 6 de la résolution 1897).

de guerre à un Etat tiers qui réclame la compétence juridictionnelle⁶³.

Généralement, le transfert des criminels est organisé par les Etats sur la base de traités bilatéraux ou régionaux d'extradition. Toutefois, la pratique la plus courante, suite aux accords de transfert entre l'Etat capteur et les autres Etats, ne prévoit aucune règle procédurale en lien avec ce sujet, impliquant plutôt une extradition *de facto* gérée par les autorités de police ou militaires des Etats intéressés⁶⁴.

La prévision de procédures formelles d'extradition entre Etats a pour but implicite d'offrir des garanties minimales aux sujets accusés d'un crime par le système juridique de l'Etat qui les réclame. Pour ce motif, dans un système de protection des droits de l'homme, comme celui de la Convention européenne des droits de l'homme (C.E.D.H.), la validité du transfert des pirates, en absence d'un accord d'extradition entre Etats intéressés, doit être appréciée du point de vue du respect des droits de l'homme.

A cet égard, la Cour européenne des droits de l'homme⁶⁵ a eu l'occasion de manifester son point de vue, jugeant que l'arrestation et le transfert, même en l'absence de règles d'extradition, étaient conformes au droit international – donc à

⁶³ La CNUDDM n'a pas de règles procédurales visant le transfert de l'Etat capteur vers l'Etat demandeur. Au contraire, si elle est applicable, la Convention SUA de 1988, à l'art. 11, contient des règles générales en matière d'extradition et établit aussi un mécanisme de solution des conflits dans le cas où un Etat capteur reçoit plus d'une requête d'extradition.

⁶⁴ Cette pratique n'est pas univoque ; par exemple, les gouvernements danois et hollandais ont retenu comme nécessaire de conclure un accord d'extradition *ad hoc* pour consentir au transfert des pirates capturés par un navire danois le 2 janvier 2009 dans le Golfe d'Aden vers les Pays-Bas pour être poursuivi en justice (*Dutch courts to try Somali pirates*, article publié le 15 janvier 2009 par *The Associated Press*, disponible sur http://www.mrc.international/article2121340.ece/Dutch_courts_to_try_Somali_pirates).

⁶⁵ Cour européenne de droits de l'homme (Grande Chambre), *Öcalan c. Turquie* (requête n° 46221/99), arrêt du 12 mai 2005.

la Convention – dans la mesure où l'Etat territorialement compétent y avait consenti⁶⁶.

Toutefois, la protection des droits de l'homme des pirates capturés doit être appréciée aussi en relation avec les normes concernant le procès équitable, la prohibition de la torture et des traitements inhumains et dégradants, et la prohibition de la peine de mort⁶⁷.

Le risque pour les droits des pirates, se réalise quand l'Etat capteur, qui aurait la possibilité de transférer les pirates dans un Etat côtier avec lequel il a un accord, ne peut procéder au transfert parce que l'Etat tiers pratique la torture ou applique la peine capitale. Pour éviter de telles violations, les accords de transfert prévoient souvent des assurances diplomatiques en relation avec le respect des droits de l'homme des pirates.

Un exemple de cette attention accordée aux droits de l'homme est l'Action commune 2008/851/PESC du Conseil du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne EUNAVFOR *Atalanta* au large des côtes de la Somalie. L'art. 12, par. 2, du document affirme qu'aucune personne capturée pendant l'opération ne peut être transférée à un Etat tiers, si les conditions de ce transfert n'ont pas été arrêtées avec l'Etat tiers d'une manière conforme au droit international applicable, notamment le droit international des droits de l'homme, pour garantir en particulier que nul ne soit soumis à la peine de mort, à la torture ou à tout autre traitement cruel, inhumain ou dégradant.

⁶⁶ Paragraphes 93 à 99 de l'arrêt.

⁶⁷ La Cour européenne des droits de l'homme, dans l'affaire *Medvedyev et autres c. France* (requête no 3394/03, arrêt du 10 juillet 2008 et arrêt de la Grande Chambre du 29 mars 2009), a affirmé que le champ d'application de la C.E.D.H., au sens de son art. 1, concerne aussi les navires de guerre des Etats contractants qui opèrent en haute mer. Voir aussi Cour européenne des droits de l'homme, *Yassin c. France*, requête no 62736/09, arrêt du 27 juin 2013. Sur le point de la protection des droits de l'homme des pirates capturés, voir D. GUILFOYLE, Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights, dans *International and Comparative Law Quarterly*, 2010, p. 141 ss.

Par exemple, dans l'Échange de lettres entre l'UE et le Kenya sur les conditions et les modalités régissant le transfert, de la force navale EUNAVFOR au Kenya, des pirates qui ont commis des infractions dans les eaux territoriales de la Somalie ou du Kenya de 2009, le Kenya s'était engagé avec des « assurances diplomatiques » détaillées au respect des droits de l'homme des pirates transférés de navires de l'UE⁶⁸. Un Échange de lettres sur le même sujet a été conclu entre l'UE et les Seychelles en 2009⁶⁹ et un accord entre l'UE et le Maurice a été conclu en 2011⁷⁰. Jusqu'à présent, plusieurs opérations de transfert vers les trois pays africains ont été réalisées⁷¹.

⁶⁸ Dans *Journal Officiel de l'Union européenne* L 79 du 25 mars 2009, p. 49 ss. Les signataires confirment qu'ils traiteront les personnes transférées, aussi bien avant qu'après le transfert, humainement et conformément aux obligations internationales en matière de droits de l'homme, notamment l'interdiction de la torture et des peines ou traitements cruels, inhumains et dégradants, l'interdiction de la détention arbitraire et l'exigence d'un procès équitable. Des règles particulières de l'accord fournissent les garanties fondamentales qui doivent être assurées aux pirates pour un juste procès. De plus, le Kenya s'engage à ne pas transférer une personne à un autre État aux fins d'enquêtes ou de poursuites, sans l'accord écrit préalable de l'EUNAVFOR. Le Kenya accepte de prendre toutes les mesures nécessaires, conformément aux lois applicables, pour que toute condamnation à la peine de mort soit commuée en peine d'emprisonnement. Encore, l'accord prévoit que les représentants de l'UE et de l'EUNAVFOR puissent avoir accès aux personnes transférées aussi longtemps qu'elles sont maintenues en détention et puissent les interroger. A leur demande, les agences humanitaires nationales et internationales sont autorisées à rendre visite aux personnes transférées dans le cadre de l'échange de lettres. Aucune disposition de l'échange de lettre ne vise à déroger aux droits éventuellement reconnus à une personne transférée en vertu du droit national ou international applicable, ou ne peut pas être interprétée comme y dérogeant (par exemple, l'art. 36 de la Convention sur les relations consulaires).

⁶⁹ Dans *Journal Officiel de l'Union européenne* L 315 du 2 décembre 2009, p. 37 ss. Une Déclaration de l'Union européenne, à l'occasion de la signature, souligne le fait que rien, dans l'échange de lettres, « n'a pour but de déroger, ni ne peut être interprété comme dérogeant, aux droits dont jouit une personne transférée en droit national ou international ».

⁷⁰ Dans *Journal Officiel de l'Union européenne* L 254 du 30 septembre 2011, p. 3 ss.

⁷¹ Voir, par exemple, les communiqués de presse de EUNAVFOR Atalanta du 2009, <http://www.consilium.europa.eu/showPage.aspx?id=1567&lang=fr>.

Toutefois, on doit prêter attention au fait que les « assurances diplomatiques » données par un État où il y a un risque réel de torture ne peuvent pas justifier le transfert des individus à cet État tiers, du moins selon la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme⁷². En effet, la Cour cherche à vérifier la situation réelle de la protection des droits de l'homme dans l'État de transfert.

Le Kenya, par exemple, est souvent sujet à des actions de condamnation par les organismes internationaux ou non gouvernementaux à cause de la pratique courante de la torture mise en œuvre par la police nationale ; par conséquent, il ne devrait pas être un pays habilité à recevoir les pirates capturés par les navires de l'opération *Atalanta*, parce que ces navires seraient obligés de se conformer aux règles de la C.E.D.H. comme elle est interprétée par la Cour européenne⁷³.

Néanmoins, la question de la protection des droits de l'homme des pirates intéresse tous les États qui procèdent à leur capture, parce que, sur la base du droit international coutumier, ils doivent assurer la protection à chaque personne, au moins pour certains droits fondamentaux⁷⁴, ou parce que ces États

⁷² Cour européenne des droits de l'homme, *O. c. Italie*, arrêt du 29 mars 2009: « 40. (...) il appartient à la Cour d'examiner si les assurances données par l'État de destination fournissent, dans leur application effective, une garantie suffisante quant à la protection du requérant contre le risque de traitements interdits par la Convention (*Chahal c. Royaume-Uni, Recueil des arrêts et décisions* 1996-V, par. 105, 15 novembre 1996). Le poids à accorder aux assurances émanant de l'État de destination dépend en effet, dans chaque cas, des circonstances prévalant à l'époque considérée (*Saadi*, précité, par. 148 *in fine*) ».

⁷³ Pour approfondir la question de la sauvegarde des pirates capturés en mer, voir A. CALIGURI, *Observations sur la poursuite en justice des pirates*, dans J. M. Sobrino (ed.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime security and violence at sea*, Bruxelles, 2011, p. 251 ss., pp. 263-267.

⁷⁴ Voir la résolution 1897 (2009) du Conseil de Sécurité qui fait référence au respect du droit international des droits de l'homme des auteurs d'actes de piraterie et de vols à main armée qui font l'objet des mesures voulues d'enquête et de poursuite (par. 12).

adhèrent aux régimes les plus contraignants sur la base des conventions régionales⁷⁵.

LA CREATION DE TRIBUNAUX REGIONAUX EN MATIERE DE PIRATERIE

Finalement, le troisième but de cette étude est d'analyser les hypothèses de création de tribunaux régionaux en matière de piraterie⁷⁶.

Jusqu'à ce moment, la plus grande partie du processus à l'encontre des pirates a été soutenue par le Kenya, les Seychelles et dans une moindre mesure la Tanzanie, Maurice et les Maldives⁷⁷. Ces Etats se sont activement engagés à effectuer les modifications nécessaires de leurs législations afin d'être aptes à poursuivre les pirates transférés par les forces internationales et les autres opérations de police qui ont été menées au large de la Somalie. Ces Etats ont des difficultés pratiques qui peuvent emporter un risque de mauvais fonctionnement de leurs systèmes judiciaire et pénitencier. Pour ces raisons, par exemple, le Kenya, en mars 2010, a dénoncé les accords conclus avec le Canada, la Chine, le Danemark, les États-Unis, le Royaume-Uni et l'UE, en ce qui concerne le transfert de personnes soupçonnées de piraterie. Toutefois, il continue d'accepter les pirates qui lui sont remis par les forces navales aux fins de jugement sur une base *ad hoc*⁷⁸. Dans ce domaine, la

⁷⁵ Par exemple, sur la base de la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples, les Etats africains se sont engagés à respecter les normes concernant le droit à un procès équitable (art. 7) et sur la prohibition de la torture et des traitements inhumains et dégradants (art. 5).

⁷⁶ Voir *Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes*, Doc. ONU S/2011/30, 25 janvier 2011.

⁷⁷ On doit souligner que les juridictions pénales de ces Etats n'ont pas la qualité de « juridictions spécialisées dans la lutte contre la piraterie » en ligne avec le souhait du Conseil de Sécurité (voir les résolutions 2015 (2011) du 24 octobre 2011 (par. 16), 2077 (2012) du 21 novembre 2012 (par. 19) et 2125 (2012) du 18 novembre 2013 (par. 18)).

⁷⁸ L'exacte mesure de la lourdeur du fardeau que les puissances occidentales ont demandé au Kenya de supporter a été reconnue par le Conseil de sécurité

coopération régionale est essentielle pour chercher de nouvelles formes de relations entre les Etats concernés, en l'absence de la création d'une juridiction internationale⁷⁹ ou de juridictions somaliennes spécialisées efficaces pour juger les personnes soupçonnées de piraterie⁸⁰.

dans la résolution 1918 (2010) du 23 avril 2010, où le Conseil salue « les efforts déployés par la République du Kenya pour faire juger les personnes soupçonnées de piraterie par ses tribunaux et incarcérer celles qui ont été condamnées, et l'encourageant à continuer sur cette voie, tout en mesurant les difficultés auxquelles elle se heurte pour ce faire ».

⁷⁹ La proposition de l'institution d'une juridiction pénale internationale spécifique pour la répression de la piraterie a été envisagée par le Conseil de Sécurité lors de l'adoption de la résolution 1918 (2010). Dans le paragraphe 4 de cette résolution, le Conseil de Sécurité « Prie le Secrétaire général de lui présenter, dans un délai de trois mois, un rapport sur les différentes options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, y compris en particulier sur des options tendant à créer dans les juridictions nationales des chambres spéciales, éventuellement dotées d'éléments nationaux, ou à créer un tribunal international, et sur les accords correspondants en matière pénitentiaire, en tenant compte des travaux du Groupe de contact, des précédents en matière de création de tribunaux internationaux et de tribunaux mixtes, et du temps et des moyens nécessaires pour obtenir des résultats concrets et durables ». ^{Toutefois,} la proposition n'a pas attiré des partisans (voir le débat du Conseil de Sécurité sur le « *Rapport du Secrétaire général sur les différentes options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, y compris, en particulier sur des options tendant à créer dans les juridictions nationales des chambres spéciales, éventuellement dotées d'éléments internationaux, ou à créer un tribunal régional ou encore à créer un tribunal international, et sur les accords correspondants en matière pénitentiaire, en tenant compte des travaux du Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, des précédents en matière de création de tribunaux internationaux et de tribunaux mixtes, et du temps et des moyens nécessaires pour obtenir des résultats concrets et durables* (Doc. ONU S/2010/394, 26 juillet 2010) », Doc. ONU S/PV.6374, 25 août 2010). Sur ce point, voir J.-M. THOUVENIN, *Piraterie maritime: pas d'« internationalisation » de la fonction juridictionnelle*, dans *Anuario Colombiano de Derecho Internacional*, 2013, p. 47 ss., pp. 66-70.

⁸⁰ Sur ce point, voir les Rapports du Secrétaire général sur les modalités de la création de juridictions somaliennes spécialisées pour juger les personnes soupçonnées de piraterie (S/2011/360 et S/2012/50), présentés en application

Une solution positive pourrait être celle de renforcer la « chaîne judiciaire » qui comprend les étapes suivantes : arrestation des pirates par les forces navales internationales et leur transfert aux Etats de la région qui sont engagés dans la répression pénale de la piraterie ; exercice de poursuites par les États de la région et puis transfert en Somalie des personnes reconnues coupables⁸¹.

Toutefois, une autre solution qui est souvent évoquée serait de créer des cours régionales pour la répression de la piraterie.

En Afrique, la création de juridictions régionales peut être imaginée sous la forme :

a) de deux juridictions créées par les Etats membres des deux Codes de conduite et qui ont compétence en matière de répression des crimes de piraterie et de vol à main armée commis dans leur régions respectives; ou

b) d'une juridiction continentale au sein de l'Union africaine (UA).

La première hypothèse est intéressante mais les Etats membres de deux Codes de conduite paraissent insuffisamment structurés pour porter un tel projet. Par ailleurs, à supposer que les Etats concernés s'orientent dans un tel sens (mais une telle solution n'est pas prévue dans les deux Codes de conduite), encore faudrait-il que ces États mettent au point un accord

du par. 26 de la résolution 1976 (2011) et du par. 16 de la résolution 2015 (2011). On doit souligner que les autorités somaliennes ont exprimé leur seule opposition à la proposition de créer dans un État tiers de la région une cour somalienne extraterritoriale antipiraterie (voir *Rapport du Secrétaire général sur les juridictions spécialisées dans la lutte contre la piraterie en Somalie et dans d'autres États de la région*, Doc. ONU S/2012/50, 20 janvier 2012, paragraphes 37-38).

⁸¹ Des mémorandums d'accord pour le transfert des pirates condamnés ont été signés par les Seychelles, en 2011, avec le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie, le Puntland et le Somaliland et par les Maldives, en 2012, avec le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie et le Puntland.

international qui doit établir les caractéristiques opérationnelles des juridictions régionales.

Pour ce qui concerne la création d'une juridiction pénale panafricaine, on doit souligner que les Etats membres de l'UA ont élaboré un projet de Protocole pour la naissance d'une section criminelle au sein de la nouvelle Cour africaine de justice et des droits de l'homme⁸². Ce projet aurait deux avantages : la définition d'une notion de piraterie – mais pas de vol à main armée – commune à tous les Etats membres de l'UA⁸³ et la possibilité concrète d'une transposition de cette notion dans les droits nationaux pour éviter que la section criminelle exerce sa juridiction sur la base du principe de complémentarité⁸⁴. Toutefois, l'élaboration de ce Protocole est pour l'instant suspendue.

A cet égard, une proposition alternative peut être la création d'un modèle de juridiction différent : un tribunal, créé par un accord international, qui soit le « *judge commun* » des Etats contractants pour la répression de la piraterie. Cette proposition aurait les avantages suivants :

a) un tel tribunal ne devrait pas être constitué entre les Etats membres d'une même organisation d'intégration régionale ;

⁸² Voir *Draft Protocol on Amendments to the Protocol on the Statute of the African Court of Justice and Human Rights*, doc. Exp/Min/IV/Rev.7, 15 mai 2012.

⁸³ Art. 28F Draft Protocol : « *Piracy consists of any of the following acts : a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private boat, ship or a private aircraft, and directed: i. on the high seas, against another boat, ship or aircraft, or against persons or property on board such boat, ship or aircraft; ii. against a boat, ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; / b) any act of voluntary participation in the operation of a boat, ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate boat, ship or aircraft; / c. any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)* ».

⁸⁴ Voir, sur ce point, art. 46H Draft Protocol.

b) en tant que juridiction commune aux Etats contractants, le tribunal aurait le statut de juridiction nationale dans le système juridique de chaque Etat ;

c) les Etats devraient adopter, dans le traité institutif, une définition commune des délits poursuivis par le tribunal : une définition de la piraterie, du vol à main armée et des autres crimes ancillaires ;

d) des règles de procédure pénale communes – comme synthèse de la tradition juridique des pays de *common law* et de *civil law* – devraient être établies pour le fonctionnement de ce tribunal dans le traité institutif.

L'institution d'un tel tribunal (qui devrait être articulé avec une ou plusieurs chambres de première instance et une chambre d'appel) aurait besoin seulement de la volonté politique des Etats qui ont le même but répressif à l'encontre de la piraterie.

La juridiction commune proposée serait à tout effet une « juridiction nationale spécialisée » avec une compétence étendue aux différents Etats parties au traité institutif.

Bibliographie

A. CALIGURI, *Observations sur la poursuite en justice des pirates*, dans J. M. Sobrino (ed.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime security and violence at sea*, Bruxelles, 2011, p. 251 ss.

A. CALIGURI, *Le misure di contrasto della pirateria nel mare territoriale somalo: osservazioni a margine della risoluzione 1816 (2008) del Consiglio di Sicurezza*, dans *Il diritto marittimo*, 2008, p. 1506 ss.

D. GUILFOYLE, *Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights*, dans *International and Comparative Law Quarterly*, 2010, p. 141 ss.

- P. LEHR (ed.) *Violence at Sea: Piracy in an Age of Global Terrorism*, New York, 2007
- M.H. NORDQUIST et al. (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden, 2008
- F. ODIER, *Piraterie, terrorisme – une menace pour les navires, un défi pour le droit de la mer*, dans *Annuaire du droit de la mer*, 2005, p. 263 ss.
- V. PELLA, *La répression de la piraterie*, in *Recueil des Cours*, 1926-V, p. 149 ss.
- T. TREVES, *Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia*, dans *European Journal of International Law*, p. 399 ss.
- J.-M. THOUVENIN, *Piraterie maritime : pas d'« internationalisation de la fonction juridictionnelle »*, dans *Anuario Colombiano de Derecho Internacional*, 2013, p. 47 ss.
- K. ZOU, *New Developments in the International Law of Piracy*, dans *Chinese Journal of International Law*, 2009, p. 323 ss.