



Gaston NGAMKAN

Docteur en Droit (Université d'Aix-Marseille)

Ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence

AVOCAT AU BARREAU DU CAMEROUN

Membre correspondant de l'A.F.D.M. (Association Française du Droit Maritime)

Président de l'A.C.D.M. (Association Camerounaise du Droit Maritime)

LA PIRATERIE MARITIME

MODUS OPERANDI

Le déroulement d'un détournement est toujours identique : la première étape consiste à capturer sa proie qui, en l'occurrence, est le navire. C'est à ce niveau qu'intervient l'acte de piraterie stricto sensu, avec toutes les techniques d'abordage classiques ou la complicité de l'équipage. Ensuite, le navire est maquillé et enregistré sous une autre identité, tandis que sa cargaison est détournée. Il devient alors un "bateau fantôme" (cas du navire "Pionner" ayant détourné force quantité de ferraille appartenant à Afrique Construction Sarl).

INSTRUMENTS JURIDIQUES DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE

Sur le plan international : il existe trois textes :

- la Convention sur la haute mer, adoptée à Genève le 29 avril 1958 et entrée en vigueur le 30 septembre 1962 ;
- la Convention sur le droit de la mer adoptée à Montego Bay en 1982 et entrée en vigueur en 1994, laquelle reprend, dans une certaine mesure, la Convention de 1958 ; et
- la Convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, adoptée le 10 mars 1988 à Rome, à la suite de l'attaque du paquebot "Achille Lauro", victime d'une prise d'otages en 1985. Cette convention a été modifiée par un protocole en octobre 2005.

Sur le plan sous-régional, au niveau de la CEMAC, le Code communautaire de la marine marchande, dans sa version de 2001, consacre deux articles à la piraterie : les articles 587 et 588. Ces textes ont été repris, à l'identique, dans le nouveau Code issu de la réforme du 22 juillet 2012, en ses articles 783 (intitulé "Actes de piraterie") et 793 (intitulé "Crimes de piraterie").

DEFINITION DE LA PIRATERIE

De façon prosaïque, il s'agit d'actes de violence et de déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire privé, **agissant à des fins privées** (ce qui exclu les actes terroristes à l'encontre d'un navire), et dirigés contre un navire, des personnes ou des biens à leur bord, **en haute mer** ou **dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat**. En d'autres termes, ne ressort pas de la qualification de piraterie, mais de celle de brigandage ou de vol à main armée, l'acte commis au sein des eaux territoriales d'un Etat.

A ces actes, sont assimilés ceux qui sont perpétrés par un navire de guerre, un navire d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître" (art. 16, Convention de Genève ; art. 102, Convention de Montego Bay).

La Convention de Montego Bay définit, par ailleurs, le navire pirate.

Aux termes de l'article 103 de cette convention, on entend par "navire pirate", un navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre des actes de banditisme répondant à la définition légale de la piraterie.

REPRESSION DE LA PIRATERIE

Il convient de se pencher sur le principe de la répression avant d'analyser la sanction de ce fléau.

1. Principe de la répression

Tant la Convention de Genève sur la haute mer (art. 14) que la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer (art. 100) mettent l'accent sur la coopération des Etats pour éradiquer ce fléau qui a connu, ces dernières années, une croissance exponentielle. En effet, ces textes énoncent que :

"Tous les Etats 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 Etat" (art. 100, Convention de Montego Bay) ;

Autrement dit, ces textes recommandent aux Etats de fédérer leurs efforts pour annihiler ce phénomène devenu un véritable fléau, une menace réelle pour le commerce maritime mondial, en particulier en Asie du Sud-Est, laquelle détient la palme d'or en matière d'actes de piraterie, dès lors qu'il constitue la voie maritime la plus fréquentée du monde.

On peut donc penser, en non moins bonne logique juridique, que la réunion des Chefs d'Etats du Golfe de Guinée (CEAC, CGG et CEDEAO) s'inscrit dans le droit fil des recommandations de ces instruments internationaux.

Quant au Code CEMAC de la marine marchande (art. 793), ce texte portant droit uniforme en Afrique centrale se borne à énoncer que :

"La répression de la piraterie relève de la compétence de l'autorité judiciaire de chaque Etat membre, conformément aux conventions internationales".

2. Sanction de la piraterie : la saisie du navire pirate

Trois points sont examinés ici : la saisie proprement dite, les navires habilités à effectuer cette saisie et la responsabilité de l'Etat s'étant rendu coupable d'une saisie abusive.

a) Saisie proprement dite

Elle est prévue par l'article 105 de la Convention de Montego Bay de 1982. Ce texte prescrit que :

"Tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, saisir un navire pirate ou un navire capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'Etat qui a procédé à la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur la mesure à prendre en ce qui concerne le navire ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi".

Ainsi, la saisie s'étend au navire, objet du crime, aux personnes auteurs du crime et aux biens se trouvant à bord, lesquels ont été assurément obtenus à la faveur des actes de piraterie, donc les produits du crime perpétré.

Outre les saisies dont il vient d'être question, des peines peuvent être infligées aux pirates par les tribunaux de l'Etat qui a procédé à la saisie, conformément aux dispositions du Code pénal de cet Etat. Cet Etat décide aussi du sort du navire et des biens saisis. Et, dans sa décision, il doit tenir compte de la bonne foi des tiers intéressés qui seraient propriétaires de certains biens saisis.

b) Navires habilités à effectuer la saisie (art. 107 Convention de Montego Bay)

Seuls les navires de guerre ou militaires ou les autres navires qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont assortis à cet effet ont voix au chapitre pour effectuer une saisie pour cause de piraterie. Exit donc les navires privés ou les navires marchands, lesquels au demeurant ne sont pas bien équipés ou bien parés pour ce faire.

c) Responsabilité de l'Etat coupable de saisie abusive

En vertu de l'article 106 de la Convention de Montego Bay, lorsque la saisie d'un navire suspecté de piraterie a été effectuée sans motif suffisant ou légitime, l'Etat qui y a procédé est comptable vis-à-vis de l'Etat dont le navire bat pavillon de toute perte ou de tout dommage causé de ce chef.

ANALYSE CRITIQUE

Telle qu'elle est définie par la Convention de Montego Bay, la piraterie s'exerce en haute mer et dans les espaces maritimes échappant à toute souveraineté étatique. Sont donc exclues du champ d'application de cette convention, les actions menées dans les eaux territoriales. Or, si l'on s'en tient aux incidents survenus dans la zone du sud-est asiatique, 80% des actes de piraterie sont commis à l'intérieur de cette zone et donc dans les zones territoriales et les détroits¹ où les formes modernes de piraterie sont particulièrement

¹ Source : BMI (Bureau Maritime International). Créé en 1981 par la Chambre de Commerce Internationale, cet organisme privé est en charge de la lutte contre la piraterie et plus généralement contre "toutes pratiques illégales en mer". Ce sont ses travaux qui font aujourd'hui référence. C'est le BMI qui édicte, périodiquement, de

actives. Ainsi, la menace actuelle excède tout ce que les textes ont prévu. L'idée d'une menace limitée à la haute mer n'a plus guère de sens. Car, c'est dans les zones côtières ou à travers les détroits que la navigation est la plus dangereuse et que les navires de commerce se font régulièrement rançonner. Il ne s'agit pas à proprement parler d'une nouvelle forme de piraterie. Il s'agit seulement d'un élargissement des connexions, du champ d'action des pirates améliorant de façon significative le résultat d'exactions.

Aussi bien, est-ce pour corriger cette lacune des précédentes conventions que la convention de 1988 s'applique aux actes illicites commis dans les eaux territoriales, sous réserve néanmoins que le navire ait emprunté, à un moment, des eaux internationales. Mais, cette convention ne contient pas moins un aspect négatif. Il ne traite que des actes de "terrorisme maritime", faisant complètement litière des vols, lesquels constituent pourtant la majeure partie des actes de piraterie.

Par ailleurs et à l'inverse, la définition de la piraterie – telle qu'elle s'évince des conventions de 1958 et de 1982 – peut apparaître trop étendue, puisqu'elle vise aussi les actes de déprédation illicites commis à bord tels que les actes de vandalisme qui ne correspondent plus du tout à l'attitude des équipages.

Cette définition n'est plus en accord avec la réalité actuelle, avec la nature des actes commis. En effet, la Convention de Montego Bay a été négociée il y a plus d'une trentaine d'années alors que la flotte mondiale n'avait pas les caractères qui sont les siens et surtout à une époque où l'ordre public en mer n'était troublé que dans des zones secondaires par des mouvements éphémères. Désormais, la circulation maritime est perturbée de façon permanente et il est légitime de se demander si la sécurité ne doit pas prévaloir sur la liberté qui, jusqu'à présent, a été considérée comme un dogme. Aussi bien, certains auteurs estiment, dans une telle optique, que la Convention de Montego Bay devrait être remise en chantier (F. Odier, ...).

QUELQUES STATISTIQUES

La piraterie est un phénomène en augmentation inquiétante, même s'il est circonscrit majoritairement à l'Asie du Sud-est. Sur la période située entre 1990 et 2003, les actes de piraterie internationale ont pratiquement triplé. En effet, on est passé d'une centaine de cas au début des années 90 à un peu plus de 200 à partir de 1995, puis à 300 et plus à partir de 1999. En 2003, le pic a été atteint avec un chiffre de 445 cas (source BMI).

Géographiquement, la part prise par l'Asie du Sud-est est tellement importante que c'est à juste titre que cette zone est qualifiée d'"épicerie de la piraterie" aujourd'hui. En effet, depuis dix ans, elle a rassemblé en moyenne plus de la moitié des actes de piraterie du monde. Au sein de cette zone, le monde malais (Indonésie, Malaisie, Philippines, Brunei, Singapour) reste de loin le plus actif, puisque représentant plus de la moitié des actes commis dans le monde.

très intéressants rapports sur la piraterie dans le monde, en ligne sur internet (www.ccs.org). Le BMI constitue, avec l'OMI (Organisation Maritime Internationale), les acteurs historiques de la lutte contre la piraterie.

On constate toutefois, depuis peu, l'apparition, relativement significative en termes statistiques, de trois nouvelles régions du monde : la péninsule indienne, le Golfe de Guinée et la Caraïbe sud.

Parmi les causes multiples de ce phénomène, on note entre autres les facteurs politiques, notamment l'instabilité et la défaillance des Etats à l'origine de plusieurs vocations pirates. En effet, quelle autre raison trouver que l'instabilité pour expliquer la brusque aggravation des actes de piraterie en Afrique ? Notons toutefois que l'absence d'un cadre juridique topique internationalement reconnu pénalise, au-delà de toute expression, la lutte des forces de l'ordre et nuit à la mise en place de statistiques cohérents.

SOLUTIONS ENVISAGEABLES

Devant l'inadaptation et le caractère suranné des textes en vigueur, de nouveaux moyens doivent être mis en œuvre pour enrayer ce mal qui mine le commerce maritime mondial. Ces solutions reposent sur des discussions régionales qui se déroulent en dehors des organismes internationaux traditionnels. C'est assurément dans cette perspective que s'inscrit la réunion des Chefs d'Etat du Golfe de Guinée qui s'est tenue à Yaoundé les 24 et 25 juin 2013.

La Convention de Rome du 10 mars 1988, laquelle est l'instrument juridique majeur de la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation, a pour objet de fonder la compétence pénale des Etats parties habilités à réprimer les infractions définies à l'article 3. Ces infractions limitativement énumérés doivent être de nature à compromettre la sécurité de la navigation. Tout Etat peut établir sa compétence pénale en informant l'OMI dès que l'infraction a été commise. Un tel texte répondait à la menace telle qu'elle s'était présentée lors de l'attaque de l'"Achille Lauro". L'analyse faite après le 11 septembre 2001 a justifié une révision de la Convention de Rome dans un sens plus répressif qui élargit la palette des infractions et améliore les moyens de répression.

Dans le sillage de cette convention, la France a adopté la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer. Sans qu'il soit à propos de rentrer dans les détails de cette loi, notons qu'avec l'entrée en vigueur de celle-ci, la France rétablit son arsenal juridique de répression de la piraterie maritime tout en se conformant à ses obligations conventionnelles internationales. Tout d'abord, cette loi met en place un cadre juridique spécifique définissant les infractions pénales de piraterie, délimitant le pouvoir d'action, de coercition et de répression de l'Etat français en mer et fondant une compétence quasi universelle des juridictions françaises. Ensuite, cette loi crée un régime de répression spécifique en s'appuyant sur des incriminations déjà existantes au sein du Code pénal qui seront qualifiées d'infraction de piraterie, dès que les actes constitutifs auront été commis dans le cadre du champ d'application défini par la Convention de Montego Bay et repris à l'article 1^{er} de la loi. Cette loi prévoit, par ailleurs, l'aggravation de la répression du crime de détournement d'aéronefs, de navire ou de tout autre moyen de transport lorsqu'elle est commise en bande organisée. Normalement punie d'une peine de 20 ans de réclusion criminelle (art. 244-6, C. pén.), cette infraction fera encourir 30 ans de réclusion lorsqu'elle est commise avec cette circonstance aggravante.

Les Etats du golfe de Guinée pourraient s'inspirer de cette loi pour renforcer leur arsenal répressif et les mettre en conformité avec les exigences des conventions internationales existantes. Pour les Etats membres de la CEMAC en particulier, ce serait l'occasion de compléter les prévisions lapidaires de l'article 793 du Code communautaire de la marine marchande de 2012.

Bibliographie

- G. Huberson et E. Frecon, Pavillon noir : la piraterie maritime contemporaine, in Bulletin "Le Maintien de la Paix" n° 72, décembre 2004 ;
- F. Odier, Piraterie, terrorisme : une menace pour les navires, un défi pour le droit de la mer ;
- J.B. Charles et E. Couty, Loi relative à la piraterie maritime : le législateur rétablit l'arsenal pénal maritime