Revue de Droit Maritime de L'ASSOCIATION des ETUDIANTS en DROIT MARITIME DU HAVRE (AEDMH) Edition ALLA Grâce

Promotion 2020-2021

Numéro 5 - Août 2021

SOMMAIRE

❖ Enjeux géopolitiques maritimes

L'arctique, un espace en fonte et convoité,
Check FOFANA p.4
Le détroit d'Ormuz, au cœur des tensions internationales,
Sambatra ANDRIAMIHARIMANANA &
Salwa KABIL p.10
La dénomination Mer de l'Est/ Mer Bleu
Grâce ALLA p.14
La guerre des canaux : la faible réactivité du Panama,
Elisa SUFFYS p.18

❖ La piraterie maritime en Afrique de l'Ouest et de l'Est

La Charte de Lomé face à l'insécurité maritime et notamment la piraterie en Afrique de l'Ouest , Bernard MARGUET p.25
La piraterie en mer - analyse comparative entre la mer de Chine et la Corne de l'Afrique, Elisa SUFFYS p.43

La mer entre enjeux et menaces

Tout part de ce vaste étendu d'eau qui couvre 70 % de la surface de la Terre puis les territoires et ressources maritimes deviennent un enjeu central de l'économie et du commerce maritime.

Comme le disait Charles de Gaulle en 1969 : « L'activité des hommes se tournera de plus en plus vers l'exploitation des mers que les ambitions des Etats chercheront à dominer afin d'en contrôler les ressources ».

Les perspectives qu'offre l'économie bleue sont donc très attractives. C'est pourquoi s'opère depuis plusieurs années une véritable « course à la mer ». Les océans sont devenus des espaces de projection pour les puissances mondiales.[1] Ainsi il paraît important de s'intéresser aux **enjeux géopolitiques maritimes**.

De plus , les menaces à la sécurité et à la sûreté maritimes transcendent les frontières et affectent le commerce international[2].

C'est le cas de la piraterie maritime**. La piraterie maritime** est une activité aussi ancienne que la navigation. Sévissant sur de nombreuses routes maritimes, elle se retrouve actuellement **essentiellement dans le golfe de Guinée, autour de la corne de l'Afrique et en Asie du Sud-est.[3]**

[1] https://www.diplo-mates.com/single-post/2017/02/02/la-mer-géopolitique-de-lespace-maritime
[2] le ministre ghanéen de la défense, Dominic Nitiwul, lors d'une rencontre internationale à Accra
1.Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui, les risques d'une collusion contre-nature Hugues Eudeline

ENJEUX GEOPOLITIQUES MARITIMES

Les espaces maritimes, espaces de convoitise. Ils entrainent ainsi rivalités et conflits entre Etats qui veulent les dominer.

L'arctique, un espace en fonte et convoité, p.4

Le détroit d'Ormuz, au cœur des tensions internationales, p.10

La dénomination Mer de l'Est/ Mer Bleu, p.14

La guerre des canaux : la faible réactivité du Panama, p.18

L'ARCTIQUE, UN ESPACE EN FONTE ET CONVOITÉ.

"Qui tient la mer tient le commerce du monde; qui tient le commerce tient la richesse; qui tient la richesse du monde tient le monde lui même"[1]

Le monde arctique correspond à la zone polaire de l'hémisphère nord de notre planète, caractérisé par une très grande surface de banquises, délimitée par huit (8) pays à savoir la Norvège, la Suède, la Finlande, la Russie, les États-Unis, la Canada, le Danemark et l'Island. C'est une zone qui regorge de nombreuses ressources non exploitées. Autrefois considéré comme une zone peu productive, aujourd'hui, avec l'avènement de la fonte des banquises, l'arctique est devenu un espace convoité et revendiqué par les Etats riverains. C'est ainsi qu'en 2005 le journal *New York Times* a qualifié cette convoitise, en parlant de l'arctique, comme **" une ruée vers l'or au sommet du monde"**.
La volonté de contrôler l'arctique au détriment des autres suscite une réflexion sur les enjeux de la conquête de l'arctique et de son aspect environnemental. Au regard des idées abordées ci-dessus, il sera présenté de prime abord la politique des Etats dans la conquête de l'arctique, ensuite les enjeux engagés et enfin l'aspect environnemental.

La politique des Etats dans la convoitise de l'arctique.

Si la délimitation des espaces maritimes sous juridiction nationale est basée sur la *Zone Économique Exclusive (ZEE)*, en Arctique au contraire c'est la délimitation du plateau continental qui fait polémique. L'extension de ce plateau continental constitue la base des revendications des antagonistes afin de contrôler voire bénéficier d'un droit souverain exclusif et d'exploiter cette zone.
Les Etats riverains ont ratifié la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), du 10 décembre 1982 en Jamaïque, appelé convention de Montego bay, qui institue une zone sous juridiction de 200 mn à partir des

[1] Walter Raleigh

lignes de basse mer et une possible extension du plateau continental jusqu'à *350 mille nautique (soit 648 Km)* en fonction des configurations géologiques.
La Russie s'appuie sur la dorsale*(chaîne de montagne sous-marine)* de Lomonosov, la plus grande de la zone qui va de la Sibérie jusqu'au Groenland, pour revendiquer une extension de son plateau continental qui s'étend jusqu'au pôle nord selon son dossier déposé auprès de la Commission des limites du plateau continental en 2001[2]. Par cette dorsale, la Russie bénéficie de 1 million de km[2] *supplémentaire[3].

le Danemark et le Canada a rment au contraire que cette dorsale est nord américaine car elle appartenait aux plaques tectoniques du Groenland et de l'Amérique du Nord selon des recherches scientifiques[4]. Ces deux États décident de mener conjointement les missions océanographiques pour fonder leurs revendications.

Pour les Etats-Unis, la dorsale de Lomonosov n'appartient à aucun Etat riverain. N'ayant pas ratifié la convention de Montego Bay, ils sont dépourvus de toute demande d'extension de leur plateau continental. Ils seraient en mesure de revendiquer le plateau de Chukchi situé au nord-ouest de l'Alaska mais c'est impossible, d'où la pression pour une ratification venant tant des démocrates que des républicains.[5]
Cette course pour l'appropriation de l'Arctique débouche sur des espaces communes convoitées même si ces Etats sont parvenus à s'entendre, entre eux, sur la délimitation de leurs frontières maritimes communes .
En revanche La convention de Montego bay en son article 76 n'autorise l'extension de la juridiction sur une dorsale que lorsqu'il s'agit d'une dorsale sous-marine qui constitue le prolongement du plateau continental.

[2]Didier Ortolland, Géopolitique des espaces maritimes frontières, énergie, pêche et environnement, Éditions TECHNIP, 2008 .p 171

[3] Thierry GARCIN, Géopolitique de l'Arctique, Ed ECONOMICA, 2013 p53
[4] idem
[5] http://ceriscope.sciences-po.fr

Il s'agira pour ces États de démontrer à la commission des limites du plateau continental *(CLPC)* que la dorsale de Lomonosov à un caractère sous-marin et est le prolongement du plateau continental de l'État qui la revendique.
La volonté d'étendre son plateau continental revêt divers enjeux.

Une diversité d'enjeux.

Il existe divers enjeux tant stratégiques qu'économiques qui suscitent encore plus d'intérêt avec la fonte de la banquise et qui bouleversent toutes les idées autour de l'Arctique comme étant un désert glacial lointain et peu productif .

L'enjeu stratégique, dès 1957 l'Amérique a installé en Arctique des moyens d'alerte et de détection contre les bombardiers lors des tensions Est-Ouest.
Les canadiens y font des entraînements militaires et modernisent leurs installations pour d'éventuels face à face avec la Russie relativement à une revendication géographique et d'un autre côté sur le litige portant sur le statut juridique des passages maritimes avec l'Amérique.
La Russie depuis 2007 investit dans la militarisation de son Arctique et abrite deux tiers de son armement nucléaire[6].
La Norvège, par souci de sa proximité avec la Russie, entretient un bon rapport de voisinage et coopère, par moments, pour des entraînements militaires communs.

Quant à l'enjeu économique, le réchauffement climatique affecte considérablement l'Arctique et permet une navigabilité sur une grande surface en été. Déduction faite des *ZEE* des pays riverains, la superficie des eaux internationales de l'océan glacial Arctique *(2,8 millions Km²)* est plus grande que celle de la Méditerranée *(2,5 millions Km²)* et n'est soumise à aucune réglementation internationale. La richesse halieutique comprend des espèces de poissons convoitées à savoir *la morue , le colin, l'aiglefin ou l'églefin , le merlan bleu, le hareng et capelan.* En ce qui concerne les matières premières, selon les

[6] www.bruxelles2.eu

études menées par United States Geological Survey, il ressort qu'il se trouverait en arctique 22% des ressources énergétiques non découvertes mais di cilement exploitable et recèlerait 13% des réserves mondiale de pétrole, 30% des réserves mondiales de gaz et 20% de gaz naturel liquide. En outre, L'Arctique recèlerait une réserve prometteuse de minerais indispensable dans l'industrie de l'aviation, militaire et de télécommunication.

Par ailleurs, La fonte de la glace fait apparaître de nouvelles routes maritimes. Ces nouvelles routes permettent de raccourcir le trajet de 20% à 40% par rapport aux trajets actuels Europe-Asie conduisant ainsi à une économie de fuel, de gain de temps et une navigation commerciale saisonnière. Il existe en réalité trois routes dont les deux principales sont le Passage Nord-Est par la Russie et le Passage Nord-Ouest par le Canada. Ces États considèrent que ces passages sont dans leurs eaux intérieures. Or sur les eaux intérieures l'Etat n'est pas tenu de respecter le droit de passage inoffensif car elle exerce une souveraineté totale. Alors que pour les américains et l'UE ces passages empruntent des détroits internationaux dotés de la totale liberté de navigation[7]. On enregistre quelques transits de navires marchands en Arctique mais c'est pour le moment c'est un lieu ou règne les navires tankers pour le transport du pétrole, du gaz , des métaux et minerais qui s'y trouvent.

La fonte de la banquise conduira au développement du transport maritime pour les années proches. Mais il convient de noter aussi que la fonte de banquise est due à la pollution de notre environnement provoquant aussi le réchauffement climatique.

L'aspect environnemental de la fonte de l'Arctique.

Il est remarqué que la hausse de la température s'observe plus vite en arctique qu'ailleurs. Le réchauffement climatique démontre une réelle menace avec la fonte de glace en Arctique, entre 1979 et 2014 l'extension moyenne de la glace en janvier a diminué d'environ 2 millions de Km^2 [(8)]. La cause majeure de cette diminution est le phénomène de pollution que connaît notre planète et

[7] www.ifmer.org/assets/documents/files/revues_maritime p9
[8] www.cairn.info/revue-defense-nationale

plus précisément dans la zone arctique. Selon un rapport du groupe de travail pour la protection de l'environnement du Conseil Arctique , en 2012 ,1347 navires ont navigué en Arctique et 75% des marchandises sont transportées, dans le monde, par des navires utilisant le fuel lourd qui a un grand impact de pollution. Les activités d'extraction des énergies, des minerais et les installations industrielles contribuent tous au réchauffement de la zone Arctique. La grande majorité des navires marchands et navires de croisières utilisent du fuel lourd contenant 3,5 % de soufre. Si rien n'est fait selon les scientifiques nous assisterons d'ici 2030 à la disparition totale des glaces en Arctique. C'est justement pour la préservation de l'environnement que l'OMI à changé de cap. Ainsi à compter du 1er janvier 2020, les armateurs ont commencé à utiliser un fuel moins lourd contenant 0,5% de soufre. Une alternative est mise en place, c'est l'utilisation du Gaz Naturel Liquéfié *(GNL*) comme le démontre le porte conteneur *Jacques saadé* au *GNL* du groupe CMA CGM entré le 21 janvier 2021 au port du Havre. Convaincu que le *GNL* est outil e cace pour la décarbonation, les armateurs Maersk comme Hapag-Lloyd rejoignent CMA CGM dans cette vision. En outre des ONG notamment Greenpeace et WWF[9] oeuvrent pour la protection de l'environnement arctique.

[9] World Wildlife Fund

En somme, l'Arctique un milieu prometteur est d'une part objet de convoitise et même lieu de démonstration de puissance par les riverains. La vision de se projeter en mer pour être une puissante nation selon Alfred Mahan est mise en œuvre par ces Etats qui font connaître le desiderata d'étendre leur plateau continental par tous moyens. D'autre part, on assiste à un impact environnemental sans précédent qui est la disparition de la banquise en Arctique. Ainsi donc deux idées sont contrastées: la logique d'exploiter l'arctique et la logique de la protection.

Faut-il exploiter l'Arctique au détriment de l'environnement ?
Cela reste la question que je pose à la sortie de cette analyse.

Check Vazoumana FOFANA

Étudiant en master 2 Droit des Activités maritimes et portuaires à l'université le Havre Normandie

Membre de l'Association des Etudiants en Droit Maritime du Havre (AEDMH)

LE DETROIT D'ORMUZ, AU CŒUR DES TENSIONS INTERNATIONALES

Le détroit d'Ormuz avec une longueur de 63 km et une largeur de 40 km, appelé aussi "*route du pétrole*" constitue la porte d'entrée du Golfe persique qui doit son nom à l'île iranienne Ormuz, située au sud-est de Bandar Abbas. Les pays frontaliers sont l'Iran au Nord, le sultanat d'Oman et les Émirats arabes unis au Sud. Le détroit permet l'accès à d'autres pays producteurs d'hydrocarbures importants tels que l'Arabie saoudite, le Koweït, le Qatar, Bahreïn et l'Irak. Il a une importance stratégique car c'est une voie commerciale essentielle du trafic international du pétrole ainsi que du gaz vers tout le reste du monde et essentiellement l'Union Européenne et l'Asie.

Depuis 1988, et pendant la guerre entre l'Iran et l'Irak, le détroit a été la scène de moult affrontements, des batailles navales, la montée de tensions et de conflits d'intérêts, aujourd'hui la relation américano-iranienne généralement, ou particulièrement dans le détroit peut être qualifiée de relation tendue, complexe et mauvaise qui rend à chaque fois difficile un accord entre les deux puissances militaires. L'une prétend la nécessité d'avoir une sécurité et une liberté de navigation dans le détroit vu le nombre d'attaque subi par les navires pétroliers, ce qui explique l'existence des bases navales américaines et anglaises ; et l'autre qui pose la condition de l'égalité des transactions dans le détroit de Gibraltar, avec l'élimination des sanctions prononcées sans négociation pour pouvoir établir un accord et pour renoncer aux menaces.

Ainsi, on se demande essentiellement, dans quelle mesure le détroit d'Ormuz est un centre stratégique face aux enjeux géopolitiques, aux menaces et face au jeu des puissances dangereuses compte tenu de son importance comme étant un point de passage essentiel de l'approvisionnement mondial en or noir ?

I- Le détroit d'Ormuz : centre de jeu de puissance(s) dangereuse(s)

Témoin d'un important trafic maritime, soit un tiers du trafic pétrolier mondial, le détroit d'Ormuz constitue l'une zone des plus stratégiques caractérisée par un rapport de force considérable depuis de nombreuses années. En effet, en 2019, 17 millions de barils de pétrole par jour passent par ce détroit, soit 2.400 pétroliers par an[1] ; c'est effectivement un passage obligatoire pour les grands exportateurs de pétrole dans le monde.

Son caractère vital fait que de nombreuses puissances veulent en prendre le contrôle ce qui explique la présence des bases militaires autour de cette zone. Lieu de nombreux conflits, le détroit subit surtout le rapport de force entre les Etats-Unis et l'Iran dont la source est le nucléaire iranien. Cet affrontement entre les deux pays s'est accru de manière considérable en 2018 quand les Etats-Unis décident de se retirer de l'accord sur le nucléaire iranien et de rétablir ainsi les sanctions contre celui-ci ; ledit accord signé en 2015 a pour but de limiter le programme nucléaire de l'Iran à condition de lever les sanctions internationales qui pesaient sur ce dernier.

Ainsi en se retirant de l'accord, les Etats-Unis ont rallumé la tension avec l'Iran qui se solde alors par des démonstrations de puissance dans le détroit d'Ormuz, comme le cas de l'attaque du navire pétrolier japonais du 13 juin 2018 concernant laquelle les deux pays se sont accusés d'en être l'auteur. Le retrait des Etats-Unis de l'accord nucléaire est accompagné par la restauration des sanctions économiques contre l'Iran et de la mise en œuvre du principe d'extraterritorialité lui permettant de sanctionner à leur tour les entreprises qui commercent de près ou de loin avec l'Iran. En conséquence, ce dernier devient un pays isolé de tout investissement et de toute aide notamment durant la pandémie frappant le monde entier en

[1] Source : département américain de l'Energie

2020 ; par ailleurs cela engendre un impact significatif sur l'économie iranienne étant donné que le secteur pétrolier qui est le principal moteur de l'économie du pays est visé par un embargo, ajouté à cela l'interdiction d'utiliser le dollar américain dans les transactions faites avec l'Iran.

Face à cette situation, les pays de l'Union Européenne ainsi que d'autres pays comme la Russie, la Chine et la Syrie quant à eux dénoncent le retrait des Etats-Unis de l'accord sur le nucléaire iranien en qualifiant cela comme une violation des normes du droit international et continuent à honorer leurs engagements en estimant que ledit accord fonctionne.

II- Les menaces de fermeture du Détroit d'Ormuz

En 2018, la présidence iranienne a annoncé la sortie d'une stratégie de « résistance économique habile » visant particulièrement à anéantir les conséquences des sanctions américaines, prévoyant à titre d'exemple, le blocage du détroit d'Ormuz.

Aux yeux des analystes iraniens, il serait illogique si tous les Etats de la région vendaient leur pétrole, sauf l'Iran, alors que ce dernier a accès, à la fois au golfe Persique, au détroit d'Ormuz, et même à la mer d'Oman. La stratégie de l'Iran se résume donc dans le fait que tous les pays de la région vendent du pétrole, ou l'usage de force y mettra un terme. Il est également à noter que la situation géostratégique de l'Iran formait un avantage qui lui permettrait de faire directement face aux Etats-Unis. N'oublions pas que les relations entre l'Iran et les Etats-Unis, assez tendues depuis la révolution iranienne de 1979, sont encore plus aggravées quand le président américain a décidé en 2018, que les Etats-Unis se retiraient de l'Accord sur le nucléaire iranien de 2015.

En effet, la menace de l'Iran n'est pas simplement théorique, étant donné que l'armée iranienne détient des moyens nécessaires pour la fermeture de la voie maritime en question, en faisant ainsi usage de mines, des attaques par bateaux rapides armés de missiles antitanks ou autres roquettes, voire même des missiles mer-mer, et ceci à partir des côtes iraniennes. Il faut rappeler également que même si le blocage du détroit est matériellement faisable, l'acte de fermer une voie maritime d'une telle importance internationale ne ferait aucunement souffrir les Etats-Unis ou leurs alliés étant donné que les marines occidentales ont prépositionné assez d'éléments sur ladite zone dans le but de se donner les moyens nécessaires pour répondre en un temps minime avec une puissance maximale. Ainsi, les occidentaux peuvent facilement neutraliser toute sorte de mouvement agressif de la marine ou de l'armée de la République islamique, et subséquemment porter le feu sur le sol iranien. Or, le blocage du détroit d'Ormuz frapperait d'abord les intérêts économiques de l'Iran, qui conduira éventuellement à une contre-productivité, et probablement à une intervention militaire qu'elle doit éviter.

Au cœur de ses tensions présentes au niveau de ce détroit, il y a lieu de clarifier que la seule possibilité d'établir un terrain d'entente dépend de la situation actuelle des Etats-Unis et de la politique de chaque président (différence entre la stratégie d'Obama et de Trump). De plus, une mission de protection européenne peut être une solution dans la région, en jouant le rôle d'intermédiaire entre l'Iran et les Etats-Unis ; or celle-ci s'avère jusqu'aujourd'hui inopérante étant donné que d'une manière ou d'une autre, l'Europe participe aux sanctions infligées à l'Iran, sous la pression des Etats-Unis, ou à l'encerclement de l'Iran à partir de cette force maritime dans la région, sous prétexte de sécuriser le passage des navires internationaux y passant, ce qui fait de cette dernière la plus inefficace à cet effet. Ceci dit, le rôle de la médiation reste à ce jour le plus efficace, reste à savoir les médiateurs les plus habilités et les mieux placés afin d'arriver à un aboutissement ou établir un terrain d'entente entre les parties principales au conflit (l'Iran et les Etats-Unis).

En somme, du fait de sa situation géographique, le détroit d'Ormuz est absolument nécessaire pour les échanges. Les options pour exporter le pétrole sans passer par Ormuz sont limitées, et c'est pour cette raison qu'à chaque fois qu'il y a un problème au niveau dudit détroit, cela représente une situation tendue dans l'ensemble du Moyen Orient.

Cette importance oblige que la simple démarche prise par ces pays soit bien étudiée pour éviter des conséquences non voulues, ainsi que leur impact sur le reste du monde. De même pour l'affrontement militaire, il y a une sorte d'anticipation dans la région, entre les Etats-Unis et ses alliés, l'Iran et le reste du monde. Etant donné que la déclaration de guerre est une probabilité qui fait peur à la scène mondiale puisque les deux forces sont disposées à s'affronter à un moment donné au niveau politique, au niveau économique et au niveau militaire. La mise en place d'un accord est ainsi plus que vitale.

A Sambatra NDRIAMIHARIMANANA & Salwa KABIL

Etudiantes du Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires,

Université Le Havre Normandie.

BIBLIOGRAPHIE

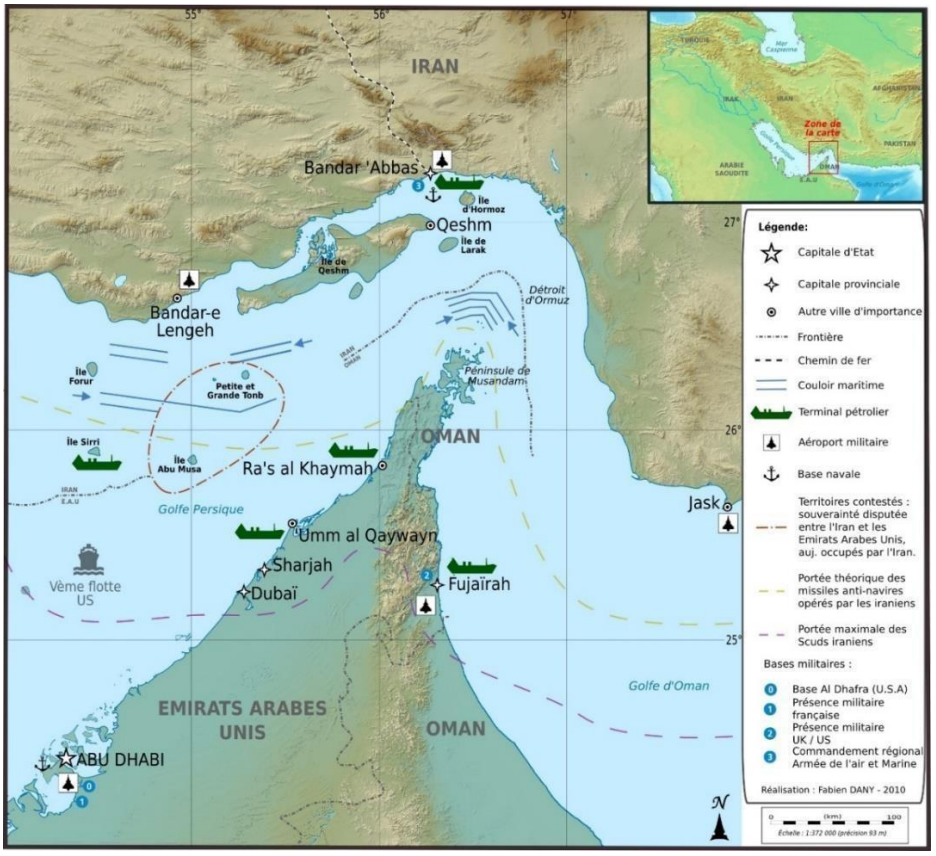
- GLASER, Charles Louis et KELANIC, Rosemary A. (ed.). Crude strategy: rethinking the US military commitment to defend Persian Gulf oil. Georgetown University Press, 2016.
- D. Ortolland, (éd.), Atlas géopolitique des espaces maritimes, Paris, Ed. TECHNIP, 2008. p. 131.

SITOGRAPHIE

- https://www.bbc.com/news/world-middle-east-49070882 : Rappels sur le transit de pétrole par le détroit d'Ormuz, Connaissances des Energies, 25/08/2019.
- https://www.reuters.com/article/us-iran-oil-factbox/strait-of-hormuz-the-worlds-most-important-oil-artery-idUSKBN1JV24O : Strait of Hormuz: The World's most important oil artery, Reuters, 05/06/2018.
- https://www.lci.fr/international/crise-iranienne-le-detroit-d-ormuz-entre-enjeux-economiques-et-escalade-militaire-2127526.html: le détroit d'Ormuz, entre enjeux économiques et escalade militaire.
- https://new.oumma.com/les-enjeux-sous-jacents-du-detroit-dormuz/: les enjeux sous-jacents du détroit d'Ormuz.

VIDEOS

- https://www.youtube.com/watch?v=tVcRHBxexsg: Pourquoi le détroit d'Ormuz est-il stratégique ?
- https://www.youtube.com/watch?v=9cq9AzwF3Lk : Détroit d'Ormuz : zone de tous les dangers.
- https://www.youtube.com/watch?v=4zbeVtKVBDQ&t=11s: Historique des rapports entre les Etats-Unis et l'Iran



Carte 1 : les couloirs maritimes et les bases militaires

Carte 2 : Une démonstration des enjeux et passages stratégiques, et des événements les plus importants de 2019 *(– Source : Libération)***.**

Le différend concernant la dénomination Mer de l'Est/ Mer Bleu

Introduction

Les territoires et les espaces géographiques sont perçus et vécus. Les cartes qui en sont les retranscriptions graphiques le sont aussi par conséquence. Elles ne sont pas anodines, elles ont un sens voulu ou non, qui n'est pas toujours apprécié de la même façon.[1]

La mer du Japon/Mer de l'Est est une zone maritime située le long de la partie nord-est du continent asiatique. Elle est séparée du Pacifique Nord par l'archipel japonais et l'île de Sakhaline. Elle est ainsi entourée par la Corée du sud, la Corée du Nord, la Russie et le Japon. Ainsi chacun de ces pays lui donne un appellation différente « Mer Orientale », « Mer de l'Est », « Mer de Corée », « Mer du Japon ».

Cependant aucune n'a été réellement dominante si ce n'est la dénomination « Mer du Japon » qui commence à prendre de l'ampleur et être de plus en plus utilisée. C'est dans ce contexte là que s'inscrit le conflit entre la Corée et le Japon, les deux Corées objectant cette appellation qu'elle trouve illégitime.

[1] SOURCES « Derrière les cartes »

Différends entre Corée et Japon sur la dénomination ou l'appellation Mer de L'Est/ Mer du Japon

Pour soutenir chacune de leur acception, chacun des deux Etats avait avancé des arguments. Les arguments de la Corée du Sud qui défend la position dénomination « Mer de l'Est » sont tournés vers les conséquences de leur colonisation par le Japon. En effet, la péninsule coréenne a fait l'objet d'une occupation par l'Empire japonais entre 1910 et 1945, période en cours de laquelle il a été officiellement établie le nom « Mer du Japon » pour la zone concernée par le Bureau Hydrographique Internationale (Ancien nom de l'Organisation hydrographique Internationale) en 1928 lors d'une décision de la Conférence de Monaco où la Corée a été exclu et n'a donc pu ni assister ni présenter son avis. Or cela influencera grandement son utilisation sur d'autres documents internationaux officiels tels que ceux des Nations Unies ce qui est la raison pour laquelle la Corée, depuis sa libération en 1945, a fait des efforts incessants pour restaurer le nom qu'elle estime approprié. Ainsi la République de Corée et la Corée du Nord ont soulevé la question lors de la sixième conférence des Nations Unies sur la Normalisation des Noms Géographiques qui s'est tenue en 1992. Également selon le ministère des Affaires étrangères de la Corée du Sud, le nom « Mer de l'Est » est le nom qu'ils utilisent en tant que peuple depuis plus de 2 000 ans, non seulement en Corée, mais aussi sur les cartes du monde et même sur les anciennes cartes japonaises. La première utilisation « Mer de l'Est » a remonte à l'Histoire des Trois royaumes et les mémoires du Roi Dongmyeong [2]environ 59 avant J.C.

Selon l'argumentaire Japonais, utilisant la désignation « Mer du Japon » l'expression a été utilisé à l'échelle internationale depuis le XVIIe siècle suite à une carte documentée pour qui était la carte du monde dessinée par le missionnaire italien Matteo Ricci en Chine à une époque où le Japon pratiquait une politique isolationniste (Période d'Edo : 1603-1867) restreignait les échanges culturels et le commerce avec les pays étrangers, sauf la Chine et les Pays-Bas, jusqu'en 1854.] En conséquence, ils déclarent que le Japon ne pouvait, à ce moment-là, avoir une influence sur la communauté internationale en ce qui concerne la désignation de la mer et que l'assertion de la République de Corée selon laquelle le nom « Mer du Japon » s'est répandu à la suite de l'expansionnisme et du colonialisme japonais » pendant la seconde moitié du XIXème siècle est dénuée de fondement. De plus, le Ministère des Affaire étrangères Japonaises a réalisé un étude de cartes historiques à 3 reprises dans différentes bibliothèques, il est ressorti à chaque fois que plus de 80 % des cartes utilisés l'expression « Mer du Japon ». [3]

Le conflit entre ces pays n'a toujours pas été résolu et l'affaire n'est pas passé devant la Cour Internationale de Justice. Il s'inscrit dans les conflits et rivalités qu'ils existent entre Japon et Corée depuis l'occupation Japonaise.

[2] Roi Dongmyeong de Goguryeo, le fondateur du Royaume coréen de Goguryeo

[3] ''Mer du Japon, la seule et unique appellation connue de la communauté internationale '' du Ministère des affaires étrangères Japonaises

Mer du Japon, la seule dénomination internationalement reconnue

Comme rappelé plus tôt l'expression « Mer du Japon » est celle qui a été retenue par l'Organisation hydrographique internationale en 1928 lors de la conférence de Monaco. Ce qu'elle a réaffirmé dans sa publication « Limites des Océans et des Mers » (S-23) de 1953[4]. Également les Nations Unions utilisent l'appellation « Mer du Japon » comme terme géographique et sa position officielle est que seul ce terme géographique doit être utilisé dans leurs publications officielles. Cependant, le secrétariat des Nations Unies a précisé l'utiliser en tant que terme d'usage et clarifie son statut de neutralité. Le Comité sur les Noms Géographiques des États-Unis, une agence gouvernementale, a formellement reconnu et accepté « Mer du Japon » comme la seule appellation officielle pour la zone de mer concernée. L'utilisation du nom Mer du Japon est requise par toutes les agences fédérales des Etats-Unis. D'autres agences américaines ont été également fortement encouragées à utiliser ce terme. Les gouvernements d'autres pays importants comme le Royaume Uni, la France, l'Allemagne et la Chine utilisent officiellement le nom « Mer du Japon »

Ainsi la République de Corée et la Corée du Nord ont soulevé la question lors de la 6ème conférence des Nations Unies sur la Normalisation des Noms Géographiques qui s'est tenue en 1992. Mais également lors de 7ème conférence en 1998 et lors de la 8ème en 2002. A cette dernière conférence, il a été admis que des efforts devraient être faits pour trouver une solution acceptable pour tous les pays concernés. Le résumé du Président dit ceci « Les pays ne peuvent pas imposer des noms précis à la communauté internationale et la normalisation ne peut être permis que lorsqu'il existe un consensus »

Voyant que ses prétentions n'étaient pas entendu la Corée a commencé à plaider dans le sens d'une double appellation « Mer de l'Est/ Mer du Japon » ce qui a été reçu par les Nations Unies sans pour autant y en être complétement favorable d'autant plus qu'il existe 2 résolutions dans ce sens : Résolution III/20 ''Nom des Emplacements situés au-delà d'une Souveraineté Unique'' (1977) issu Conférence des nations Unies sur la Normalisation des Noms Géographiques (UNCSGN[5]) et Résolution Technique Organisation Hydrographique International A.4.2.6. (1974)[6].

[4] "Limites des Océans et des Mers'' (S-23) du Bureau Hydrographique Internationale nouvellement Organisation Hydrographique Internationale

[5] Résolution III/20 ''Nom des Emplacements situés au-delà d'une Souveraineté Unique'' (1977) issu Conférence des nations Unies sur la Normalisation des Noms Géographiques (UNCSGN)

[6] Résolution Technique Organisation Hydrographique International A.4.2.6. (1974)

Le cas de Dokdo-Takeshima

Le contentieux sur les rochers Liancourt est un litige frontalier entre la Corée du Sud et le Japon. Les deux pays revendiquent la souveraineté sur les rochers Liancourt, un groupe de petits îlots situés dans la mer du Japon qui est appelée respectivement « Dokdo » (en Coréen) et « Takeshima » (en Japonais)[7]. La Corée du Nord revendique également la souveraineté des îles. En ce moment, ils sont sous la souveraineté de Corée du Sud dont le japon les considère comme une occupation illégale à l'encontre du Droit international.

Conclusion

Le conflit Corée et Japon continuent de poursuivre et est toujours aussi ardent. Il est possible qu'ils arrivent à une entente sur une double appellation « Mer de l'Est/ Mer du Japon » qui seraient validés par les Nations Unis. En attendant aucun d'eux n'est prêt à accepter l'acception unique de l'autre. Mais il semble qu'une appellation sous forme de chiffres est possible et ai été admise par l'Organisation Hydrographique Internationale et sera confirmé lors de la prochaine session le 18 NOVEMBRE 2020, source cependant à être confirmé.

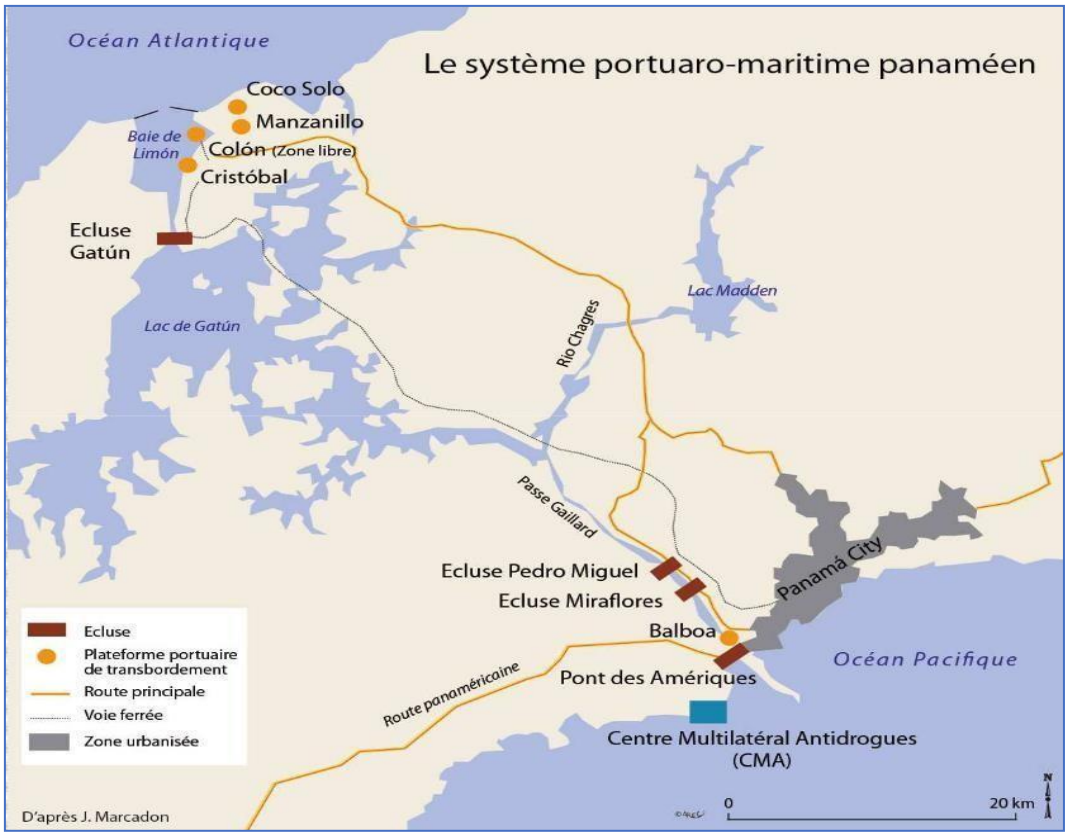
ALLA Grâce

Etudiante du Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires

Université du Havre

[7] Le problème de l'appropriation de Takeshima (Tokdo) : un conflit territorial irrésolu entre le Japon et la Corée du Sud, thèse japonaise de Yoshio Otani

Une guerre des canaux : la faible réactivité du Panama



Elisa SUFFYS

Géopolitique de la mer

Vice-Présidente AEDMH 2020/2021

Etudiante Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires

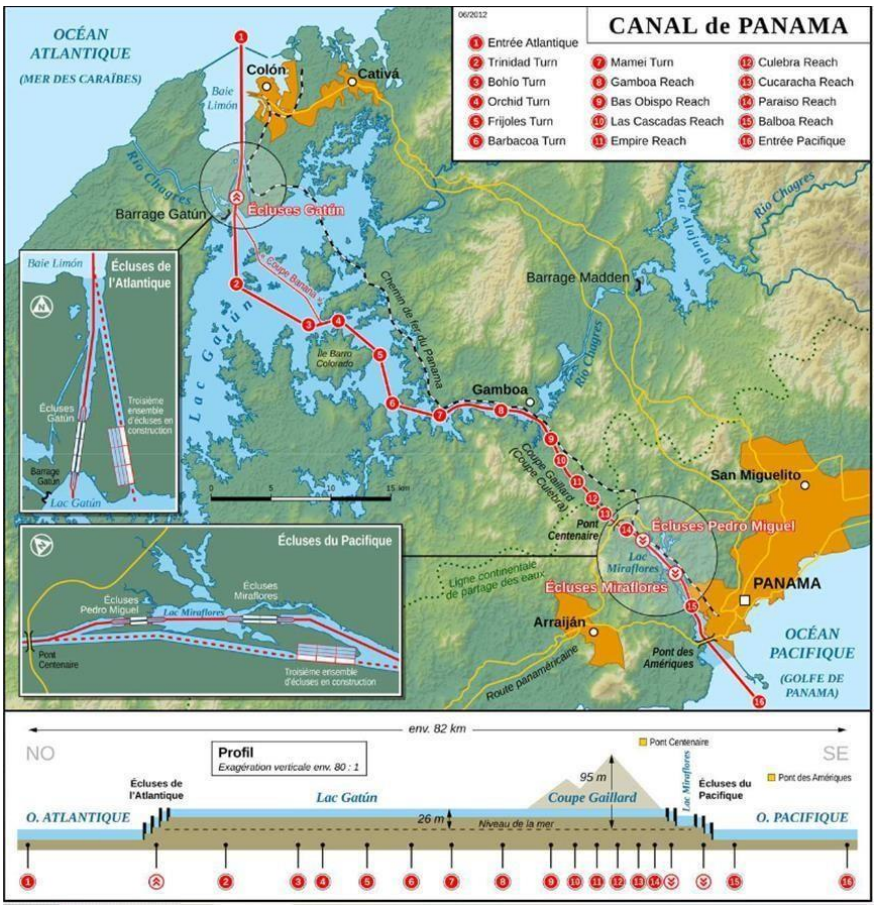
Stagiaire à la CMA-CGM

Le canal de Panama représente une source économique et stratégique indispensable au transport maritime. Les mers et les océans du monde sont empreints à une course au développement des routes maritimes. Toutefois l'insuffisante réactivité du canal de Panama reste une problématique.

L'intérêt d'une voie courte d'accès se développe avec l'arrivée des explorateurs en Amérique Centrale dès le XVIème siècle. Le but est de relier l'océan Pacifique et l'océan Atlantique et ainsi éviter le contournement par l'Amérique du Sud.

En effet, la première tentative de construction du canal de Panama traversant l'isthme de Panama en Amérique centrale, débute en 1880 avec Ferdinand de Lesseps, ingénieur français. Après l'échec de cette tentative, le travail fut terminé par les Etats-Unis permettant à ce canal, de 80km de long, d'ouvrir le 15 août 1914.

En 1903, la concession française est rachetée par les Américains. Le canal finira par être rétrocédé au Panama en 1999. Ce passage va alors révolutionner le trafic maritime emprunté chaque année par plus de 14 000 navires. Il constitue un point névralgique pour la navigation. Toutefois, voyant la construction de navires toujours plus grands, toujours plus gros, transportant toujours plus de marchandises, des travaux d'adaptation ont été rendus nécessaires afin d'accueillir ces nouveaux « géants des mers ». Il s'agit de s'adapter à cet espace de rivalité et de concurrence notamment avec d'autres canaux tel que le canal de Suez.



!

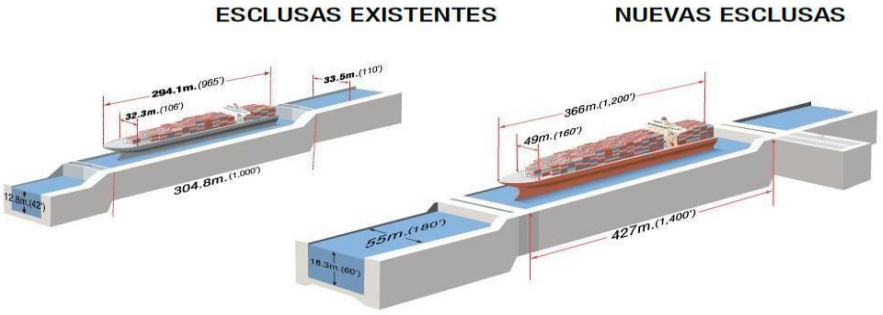
La concurrence avec le canal de Suez n'est pas abordée sous l'angle géographique mais d'un point de vue géostratégique. Les pays cherchent à rayonner, au travers de la création de leurs canaux, dans un océan mondial empreint de rivalité.

Section 1 - Un besoin continuel d'adaptation

Le site de Panama a une grande importance stratégique et commerciale. Le Panama, par sa localisation géographique particulière, est l'isthme le plus étroit entre la mer des Caraïbes et l'océan Pacifique.

Pour exploiter sa position géostratégique et commerciale il a fallu que le Panama réponde aux défis technologiques émergents. Le Panama en tant que pays, qui au premier abord parait être inexistant sur le plan mondial, a toute son importance. Il représente une essence vitale pour son pays et son peuple. Les ressources financières qui en découlent, propulsent ce dernier parmi les acteurs puissants du monde maritime.

Considérant que les écluses ne permettent qu'un nombre limité de passages par jour, le canal éprouve des difficultés à répondre aux besoins en augmentation constante. Les navires ont vu leur taille considérablement augmenter afin de transporter des quantités croissantes de marchandises.
Auparavant, le canal pouvait accueillir des navires de 32 mètres de largeur maximale et de 295 mètres de longueur. La capacité étant de 4 500 conteneurs environ. C'est ce que l'on appelait les normes Panamax. Avec l'élargissement et son inauguration du 26 juin 2016, les normes Panamax sont devenues Post-Panamax (49 mètres de largeur maximale ; 366 mètres de longueur ; capacité de charge triplée).



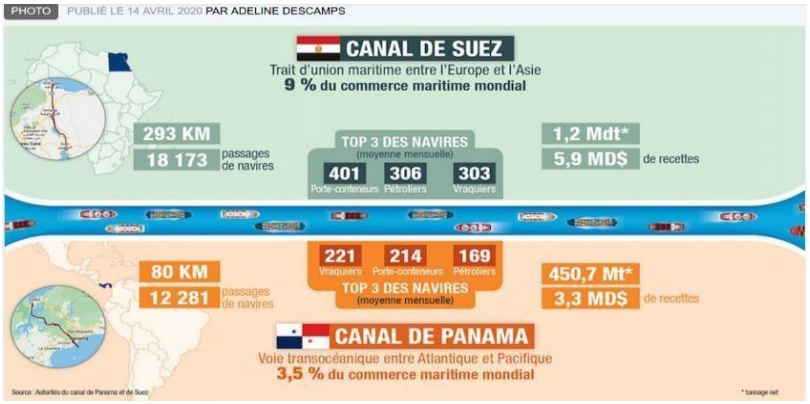
L'élargissement du canal s'avérait par conséquent indispensable afin de lui permettre de demeurer l'un des points de passage stratégique du commerce mondial. Il lui faut rester attractif dans une logique de rivalité avec d'autres canaux et routes maritimes.

Le canal peut désormais accueillir les navires nouvelle génération, encore plus larges et plus longs. En revanche, force est de constater que ces élargissements restent insuffisants pour accueillir les nouveaux « géants des mers ». Ce manque de réactivité pourrait plonger le canal dans une concurrence accrue.

Section 2 – Un transit croissant mais insuffisant

Si 2015 reflète le dernier record de marchandises transportées via le canal de Panama, (340 millions de tonnes) la réalisation des grands travaux survenus en 2016 projette un tonnage de plus de 400 millions de marchandises embarquées.

En 1985 moins de 12 000 navires empruntaient le canal de Panama contre 14 000 en 2005. Le projet d'élargissement de ces dernières années à d'autant plus contribué à l'augmentation de ce trafic.



Les conflits mondiaux et la crise des années 1930 ont conduit à une chute du transit maritime mondial. Cependant, dès 1915 et jusqu'en 1975 le transit n'a cessé de croître au passage du canal de Panama jusqu'à atteindre un pic de plus de 16 000 passages par an entre 1975 et 1978. Ces chiffres ont connu une certaine fluctuation passant de 12 000 à plus de 14 000 en deux décennies.

Ils finiront par s'équilibrer en 2017 avec une moyenne de plus de 14 000 transits. Finalement, ce n'est qu'à partir de 1950 que le trafic va véritablement s'accroître passant de 6 000 à 16 000 traversées. Néanmoins, le trafic stagne à la vue de l'étroitesse du canal. Les travaux de rénovation sont alors envisagés afin de pallier ce « piétinement ».

A l'inverse alors que le « TPL » (tonne de port en lourd) des navires ne cesse d'augmenter depuis 1869 jusqu'en 2017 pour le canal de Suez, le trafic du nombre de navires diminue. En 1980, on dénombrait plus de 20 000 navires par an contre 17 000 en 2017. Cependant, il reste une mesure à prendre en compte, celle du gigantisme des navires et de leur modernisation. Ils sont moins nombreux à traverser mais de plus en plus gros. On constate ainsi une adaptation.

Section 3 - Une dualité en proie à une rivalité constante

Peut-on réellement parler d'une concurrence entre Suez et Panama ?

Ces canaux reflètent la volonté des Etats à contrôler les grandes routes maritimes et conserver leur suprématie dans l'Océan mondial. Le monde maritime suggère alors de revoir constamment sa stratégie, d'innover et de s'adapter sans cesse afin de se démarquer à l'échelle mondiale.

En effet, la situation géographique n'est pas la même et les capacités d'accueil des navires dans ces canaux diffèrent. Aujourd'hui on constate une faiblesse du canal de Panama à attirer les navires. Alors que l'évolution et la modernisation de ces derniers ne cesse de croître, le canal de Panama traîne à s'adapter à ces mutations.

Le canal de Suez peut être étudié sous deux angles. Dans un premier temps on constate un élargissement suffisamment adapté au passage des grands navires, ce qui l'oppose au canal de Panama et le place ainsi en pôle position dans l'espace vital mondial.

Dans un second temps la décision des Etats-Unis de contourner l'Afrique pour rejoindre leur pays marque le délaissement progressif du canal de Suez pour de nouvelles voies maritimes. Cependant ce n'est pas forcément parce que les navires ont augmenté leur capacité qu'ils renoncent à emprunter le canal de Suez.

C'est par le choix de contourner l'Afrique, que les navires ont dû s'adapter et augmenter leur taille. Par conséquent ces géants des mers deviennent hors normes pour les canaux qu'il s'agisse de Panama ou de Suez. Ce gigantisme des navires doit ainsi être vu comme un frein au passage par le canal de Panama. Il lui faut réagir afin de répondre aux attentes des nouveaux enjeux.

Conclusion

➔ L'intérêt de cette comparaison

L'analyse comparative susvisée démontre une tentative d'adaptation constante à l'évolution technologique du monde maritime.
La pression exercée sur le Panama pour répondre aux exigences d'ajustement sur son canal est insuffisante face à la double vitesse de la modernisation du gigantisme des navires. Même si le canal de Suez est enclin aux mêmes problématiques que le canal du Panama, il a tendance à réagir plus rapidement que son rival. Toutefois, le canal de Suez donne une impulsion dans la volonté de développement du canal de Panama. Certains font le choix d'éviter le canal de Suez tandis que d'autres y sont contraint du fait de leur gigantisme et de leur stratégie de transport.

Contrôler les routes maritimes c'est acquérir une puissance navale et terrestre. Il est indispensable d'injecter l'aspect maritime dans la politique générale des pays afin de tendre vers l'hégémonie. Le Panama n'aurait aujourd'hui pas cette place, cette renommée mondiale sans son canal. L'aspect maritime a donc bel et bien toute son importance pour ce pays.

➔ Sur le plan économique :

Le canal est un pilier de l'économie du Panama. Il apporte en moyenne annuelle 6 % du PIB du pays et au moins 20 % des revenus de l'État. Le Panama doit parier sur une croissance continue du commerce international. Sans lui, l'économie du pays et par conséquent, le pays, menacerait de s'écrouler. Sans aucun doute, le canal a bouleversé le transport maritime mais également l'économie panaméenne et mondiale.

➔ Le projet du canal du Nicaragua :

Le canal du Panama a connu à de nombreuses reprises des tensions notamment sur son utilisation. En effet il répond aux demandes de nombreuses entreprises américaines qui transitent de l'Est à l'Ouest. Une concurrence plus proche de ce canal, comme l'ont envisagé les Chinois avec le projet du canal du Nicaragua, crée ainsi une déclaration de « guerre » aux Panaméens. En effet ils vivent principalement des ressources tirées du passage du canal. Ce conflit à échelle mondiale opposerait donc les enjeux Chinois aux enjeux Américains qui disposent d'accords avec le Panama.

➔ Actualité sur la rivalité des deux canaux

La rivalité entre le canal de Panama et le canal de Suez est encore plus présente à l'heure actuelle. Les compagnies maritimes pour l'heure, privilégient le passage de Suez au passage de Panama. Cette décision s'explique par le fait que le prix du passage par le canal de Suez coûte relativement moins cher que le passage par Panama, mais surtout en raison du prix du baril de pétrole actuel qui est assez bas (entre 260 et 290 $ la tonne). Cela démontre d'autant plus la rivalité qui lie ces deux routes maritimes.

Bibliographie :

Agence France-Presse, *Le canal du Nicaragua, projet pharaonique évanoui dans la nature*, Le point, 2018, URL : https://www.lepoint.fr/economie/le-canal-du-nicaragua-projet-pharaonique-evanoui-dans-la-nature-21-02-2018-2196627_28.php

Agence France-Presse, *Le canal, pilier de l'économie du Panama*, La Presse, 2019, URL : https://www.lapresse.ca/affaires/2019-12-31/le-canal-pilier-de-l-economie-du-panama

Agence France-Presse, *Le canal de Panama prévoit un tonnage record en 2018*, Le point, 2017, URL : https://www.lepoint.fr/economie/le-canal-de-panama-prevoit-un-tonnage-record-en-2018--29-09-2017-2160708_28.php#

L. Bonchamp, de France et du monde, *Le canal de panama son histoire et sa construction*, Histoire pour tous 2020, Article, URL : https://www.histoire-pour-tous.fr/dossiers/5657-canal-de-panama-histoire-et-construction.html

A. Descamps, *Suez-Panama, des concurrents, vraiment ?*, Le journal de la marine marchande, 2020, Carte, URL : http://www.journalmarinemarchande.eu/en-images/photo/suez-panama-des-concurrents-vraiment

J-P. Chardon, *Canal de Panamá*, Atlas caraïbes, Univ Caen, AREC, Association de Recherche et D'Études sur la Caraïbe, URL : http://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/fr/page-67.html

J-P. Chardon, *Echanges, transports et* TIC, Atlas Caraïbes, Univ Caen, AREC, Association de Recherche et D'Études sur la Caraïbe, URL : http://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/fr/page-67.html

M-C. Doceul et S. Tabarly, *Le canal de Suez, les nouvelles dimensions d'une voie de passage stratégique*, géoconfluence, Suez canal authority, 2018, URL : http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/corpus-documentaire/canal-de-suez-strategique

V. Laroche-Signorile, *Il y a 105 ans, l'ouverture du canal de Panama*, Le Figaro, 2018, URL : https://www.lefigaro.fr/histoire/archives/2018/10/09/26010-20181009ARTFIG00321-il-y-a-105-ans-l-ouverture-du-canal-de-panama.php

M. Mahuzier, *Le canal de Panama passe à la taille XXL*, Ouest France, Article, 2016, URL : https://www.ouest-france.fr/monde/panama/le-canal-de-panama-passe-la-taille-xl-4317400

Marine Nationale, *Le canal de Panama nouveau format*, ministère des armée direction SIRPA Marine, Article, 2016, URL : https://www.defense.gouv.fr/marine/actu-marine/le-canal-de-panama-nouveau-format

Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Theo Notteboom, *Tonnage and Number of Transits, Panama Canal*, 1915-2018, Panama Canal Authority, Article, URL : https://porteconomicsmanagement.org/?page_id=422

B. Slack et R. McCalla, *Le canal de Panama à un carrefour*, Erudit, Article, 2004, URL : https://www.erudit.org/fr/revues/ei/2003-v34-n2-ei775/009174ar/

Lien vidéo :

Youtube, *Histoire du nouveau canal de Panama et de Suez et la concurrence*, 2015, URL : https://youtu.be/MXDBnr3y8Yg

Youtube, *Panama, un canal au défi*, Géo politis, 2017, URL : https://youtu.be/pdVA-PCVsAg

La piraterie maritime en Afrique de l’Ouest et de l’Est :

La charte de Lomé face à l’insécurité maritime etnotamment la piraterie en Afrique de l’Ouest ,p.25

La piraterie en mer - analyse comparative entre la mer de Chine et la corne de l’Afrique, p.43

Source image : https://www.meretmarine.com/fr/content/lutte-contre-la-piraterie-leurope-reconduit-atalanta-pour-un

La CHARTE DE LOME sera-t-elle efficace pour combattre l'insécurité maritime et notamment la piraterie ?

L'attaque du voilier de croisière de luxe « *PONANT* », par des pirates, à quelques dizaines de milles des côtes de SOMALIE, le 4 avril 2008, a révélé au grand public la persistance, au 21 ème siècle, de la piraterie maritime, qui semblait appartenir à l'histoire, à la littérature ou au cinéma d'aventures. D'autres attaques se sont produites, le long des côtes de SOMALIE, de la Corne d' AFRIQUE et dans le Golf d'ADEN[1].

L'affaire du « *PONANT* » a révélé le danger que représentait la piraterie pour le trafic commercial international. En 10 ans, entre 1998 et 2008, 3200 marins avaient été pris en otage par des pirates ; parmi ces gens de mer, 500 avaient été blessés et 160 tués. A l'époque, le phénomène s'était surtout amplifié au large de la Corne d'Afrique. Il existait déjà, mais pas dans la même proportion, dans le Golfe de GUINEE[2]

Diverses mesures ont alors été adoptées, avec succès, pour combattre les actes de piraterie notamment dans le Golfe d' ADEN et le long des côtes de SOMALIE[3]

Certains des Etats bordant le Golfe de GUINEE[4] ont des richesses naturelles importantes, telles que le pétrole[5], le cacao[6], le coton, des minerais de valeur comme le diamant et le cobalt. Ces richesses sont exportées par la mer et attirent la convoitise des entreprises de pirates bien organisées pour appréhender certaines d'entre elles. Des biens de consommation, de valeur, sont importés par ces Etats. Dans le Golfe de GUINEE, des navires de commerce restent mouillés plus longtemps que dans la Corne d' AFRIQUE, pour y travailler ou pour charger des cargaisons, alors qu'ils transitent sans s'arrêter dans le Golfe d' ADEN. Les pirates se sont adaptés à cette situation. L'industrie pétrolière est très présente en mer : FPSO[7], plateformes de forage, pétroliers, navires supplies, remorqueurs, et paie un paie un lourd tribu à la piraterie, obligeant les équipages à se réfugier dans la citadelle aménagée à bord des navires à la moindre alerte

Apparue à partir de 1990 dans le Golfe de GUINEE, la piraterie s'y est beaucoup développée à partir des années 2010. Les Etats y sont faibles, mais pas en état de faillite comme l'était la SOMALIE ; ils sont de plus très attachés à leur souveraineté, ce qui les conduit à refuser toute mise en place d'une force navale internationale, comme cela a été le cas en SOMALIE. Dans le même

---

1 Patrick MARCHESSEAU, Prise d'otages sur le Ponant, le récit du capitaine, document, Ed Michel LAFON ; Voilier « *Carré d'As IV* », attaqué le 2 septembre 2008 ; le voilier « *Tanit* », attaqué le 4 avril 2009 ; le porte-conteneurs américain « *Maersk Alabama* »attaqué du 8 au 12 avril 2009 – sujet d'un film en 2013 « *Captain Phillips* », avec Tom HANKS. Voir aussi Jean-Yves BEQUIGNON, MICA CENTER, pleins feux sur la piraterie, Le Chasse-Marée n°320, avril-mai 2021

2 Vincent GROIZELEAU, Mer et Marine 12.04.2008

3 Résolution 1816 du Conseil de sécurité de l'ONU, en juin 2008, autorisant les forces étrangères à pénétrer dans les eaux territoriales somaliennes et à utiliser tous les moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie. Fin 2008, mise en place de l'opération ATALANTE

4 D'ouest en est : La Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Benin, le Nigeria, le Cameroun, la Guinée Equatoriale (y compris les Iles de Bioko et d'Annobon), le Gabon et les Iles de Sao Tomé et Principe.

5 Le pétrole, première ressource du golfe de Guinée, fait de celui-ci la première région pétrolière d'Afrique, avec un des plus grands gisements sous-marins connus au monde : il représente près de 24 milliards de barils de réserves, soit 4,5 % des réserves mondiales de pétrole.

6 Deux tiers du cacao mondial, produit en Côte d'Ivoire et au Ghana

7 Voir infra, note 41 page 9

temps, la piraterie a diminué le long des côtes somaliennes, du fait de la présence et des actions des forces militaires « ATALANTE », « EUCAP NESTOR » et « OCEAN SHIELD ».[8]

Dans le Golfe de GUINEE, les zones de danger se sont graduellement étendues des mers territoriales vers la limite extérieure de la zone des 200 milles des côtes, ce qui couvre la mer territoriale et une grande partie de la zone économique exclusive[9] ·Ainsi, il a été constaté une diminution des attaques dans la zone côtière entre 2019 et 2020, une augmentation légère dans la zone de 12 à 40 milles et une nette augmentation dans la zone supérieure à 40 milles[10], c'est à dire essentiellement dans la ZEE, 42 attaques en 2020, au sud du NIGERIA, 16 au sud du GHANA, et 13 au sud du BENIN, soit 71 cas[11]. L'on retiendra aussi que sur 135 marins kidnappés dans le monde en 2020 (pour 146 en 2019), 130 l'ont été dans le Golfe de GUINEE[12] et notamment dans une zone proche du NIGERIA, et ce pour une durée moyenne de détention de 30 jours[13] Entre 2010 et 2015, les pirates ont détourné des navires chargés de produits pétroliers, entre ABIDJAN et LUANDA. En 2019, il a été recensé 360 actes de piraterie, et, en 2020, 375[14]

Les chiffres différents, selon les sources, sur le nombre des attaques par les pirates et notamment des enlèvements consécutifs, révèlent une situation confuse et manifestement pas maîtrisée par les Etats riverains. Régulièrement, les transporteurs maritimes demandent une réaction. La dernière date du 18 mai 2021, une déclaration appelant à créer une coalition pour mettre un terme à la piraterie dans le Golfe de GUINEE, par une plus grande coopération entre les forces navales locales et étrangères.[15]

Les chefs d'États et de gouvernements riverains du golfe de Guinée, ainsi que plusieurs organisations régionales[16] se sont engagés au Sommet de YAOUNDE, en juin 2013, à accroître la sécurité dans les espaces maritimes d'Afrique centrale et d'Afrique de l'Ouest. Ils ont adopté un mémorandum fixant les premiers objectifs du dispositif de la « *sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest* », et les domaines de coopération. Ils ont aussi rédigé un 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* ». Un Centre Interrégional de Coordination (CIC) a également été créé en septembre 2014 à Yaoundé, afin de mettre en œuvre la stratégie régionale de sûreté et de sécurité

8 Viviane de CASTEL, Piraterie maritime : golfe de GUINEE et d'OCEAN INDIEN, Revue Défense nationale 2015 (n°781) p 107 à 112

9 Les pirates sont équipés de moyens de communication et de navigation satellites à bord de leurs navires rapides ; ils bénéficient aussi de renseignements sur les navires potentiellement cibles.

10 Le Chasse Marée n°320, tableau page 36

11 Voir Le Chasse Marée n°320, avril-mai 2021, page 36

12 Le MONDE AFRIQUE, 19 mai 2021. Rapport du Bureau International Maritime.

13 Lignesdedefense.blog.ouest-france.fr/piraterie/

14 Rapport MICA CENTER sur 2019.
voir également Barthélémy Blédé, Quelle solution à la recrudescence de la piraterie dans le Golfe de GUINEE ? https://issafrica.orps://issafrica.org/fr/iss-today/quelle-solution-a-la-recrudescence-de-la-piraterie-dans-le-golfe-de-Guinée

15 Supra, note 11

16 CEEAC (Communauté économique des États d'Afrique centrale), CEDEAO (Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest) et CGG (Commission du Golfe de Guinée)

maritime. Ont été posées les bases solides d'une coopération régionale en établissant une division claire du travail entre les organisations régionales (chargées de concevoir la stratégie) et les Etats

(chargés des opérations). Le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC) a été installé à Pointe-Noire au Congo[17]

Enfin, le 15 octobre 2016 à Lomé, la capitale du Togo, les chefs d'Etat de l'Union africaine (UA) ont adopté **la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en AFRIQUE**[18] », appelée ci-après **Charte de LOME**. Ce texte a été d'abord signé par 33 pays sur les 50 présents[19]

Mais, sauf erreur, il n'y a pas eu d'autre ratification depuis le 6 septembre 2019, bien que le Conseil de paix et de sécurité (CPS) de l'Union africaine (UA) ait le 16 juillet 2019 « *réitéré la nécessité d'accélérer la finalisation des projets d'Annexes, en tant que partie intégrante de la Charte de LOME afin de faciliter, rapidement, sa signature et sa ratification par les Etats membres pour permettre l'entrée en vigueur, dès que possible, de cet important instrument* ».[20]

Le but, selon le Président du TOGO, est de ''*prévenir l'expansion*'' des crimes en mer et faire des mers et océans ''*un espace propice au développement*'' de l'Afrique et non plus des ''*zones classées uniquement en fonction des risques qu'elles présentent*. ….*Notre continent s'est donné rendez-vous à Lomé, dans sa volonté de faire face, uni et solidaire, à un défi contemporain majeur : celui de la protection des mers et des océans ainsi que la préservation et l'exploitation juridique des potentialités et des ressources dont ils regorgent, dans un environnement en proie à l'insécurité persistante et aux trafics en tous genres* », a déclaré le Chef d'Etat Togolais à l'ouverture de la séance.[21]

L'article 3 énonce un certain nombre d'objectifs – et non des obligations[22] – dont l'on retiendra ici les plus significatifs, relatifs à

a) la prévention et à la répression de la criminalité nationale et transnationale, notamment ….la piraterie, les vols à main armée à l'encontre des navires…

b) la protection de l'environnement en général et l'environnement marin dans l'espace des Etats côtiers et insulaires, en particulier,

c) la promotion d'une économie maritime, l'économie bleue/marine, florissante et durable,

d) la promotion et le renfort de la coopération dans les domaines de la sensibilisation au domaine maritime, la prévention par l'alerte précoce et la lutte contre la piraterie, les vols

---

17 https://www.colsbleus.fr/articles/4381

18 **Texte intégral sur: https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-0060_-_lome_charter_f.pdf**
De nombreux commentaires assez optimistes de cette adoption ont été émis. Des universitaires, notamment africains, avaient déjà écrit des thèses ou des mémoires sur le sujet de la piraterie, et regretté l'absence de mesures plus harmonisées entre les Etats bordant le Golfe de GUINEE : à titre d'exemple: Raphaël TIWANG WATIO et Messan LAWSON, La piraterie maritime dans le Golde de GUINEE, Neptune,e.revie, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de NANTES, vol 20,2014/2,www.cdmo.univ-nantes.fr ; Yapo Marina Mandel, La lutte contre la criminalité maritime dans le Golfe de GUINEE, cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria, décembre 2013, https://www.un.org/Depts/los/nippon/unnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/Yapo_1314_CdI.pdf

19 Seuls le TOGO et le BENIN ont ratifié la Charte de LOME, respectivement les 16/01/2017 et le 6/09/2019

20 Emmanuel ATCHA, la Tribune Afrique 15.10.2016

21 E. ATCHA, ibid

22 Cette constatation de l'absence d'obligations est importante – voir infra seconde partie, page 9. Elle diminue l'efficacité du dispositif, notamment sur le plan pénal.

à main armée à l'encontre des navires et les trafics illicites de tous genres, la pollution des mers et la criminalité transfrontalière, le terrorisme international, la prolifération des armes légères et de petits calibres

e) la création d'institutions nationales, régionales et continentales appropriées et à la mise en œuvre de politiques appropriées susceptibles de promouvoir la sûreté et la sécurité en mer

Le présent article, qui ne constitue nullement un jugement de valeur sur ce qu'ont voulu les promoteurs de la Charte de LOME, se limitera à l'objectif principal affiché par celle-ci, la lutte contre la piraterie maritime dans le Golfe de GUINEE. Même si l'analyse faite par les auteurs de la Charte, d'un lien entre l'organisation de l'« industrie » de la piraterie maritime et les difficultés de développement humain, social et économique des Etats bordant ce golfe, paraît probable, un article de Dag HOLMSTAD, dans Shippingwatch du 19 mai 2021, révèle qu'en 2020, 4 à 6 groupes de pirates ont réalisé les 25 opérations de kidnapping de marins dans le Golfe de GUINEE, ce qui leur a rapporté un montant de rançons de 4 millions de Dollars américains…., et suspecte l'existence de liens étroits entre certains milieux politiques, notamment de l'un des pays les plus proches, par son pétrole, des lieux d'attaques, et ces pirates...Ce dernier point n'est pas le sujet du présent article[23]

Le juriste ne peut que se poser humblement la question de savoir si les objectifs généreux, mais non contraignants, énoncés ci-dessus ont des chances d'être atteints ? C'est l'objet des deux parties consacrées au traitement de la piraterie par la Charte de LOME (1ère partie), et à l'évaluation de l'efficacité du texte (2ème partie)

PREMIERE PARTIE : LE TRAITEMENT DE LA PIRATERIE MARITIME PAR LA CHARTE DE LOME

Les conventions internationales suivantes : La Convention de Genève sur la haute mer, du 29 avril 1958, la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, du 10 décembre 1982, dite Convention de Montego Bay, et la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, du 10 mai 1998, dite Convention de Rome, et son Protocole du 14 octobre 2005, intégrées dans des dispositions nationales pénales ou dans dans des codes maritimes, s'appliquent aux actes de piraterie, commis dans les eaux situées au-delà de la zone économique exclusive ou du plateau continental sur lesquels les Etats côtiers du Golfe de Guinée notamment exercent leur souveraineté.

Pour s'interroger sur les conditions d'application et les éventuels apports de la Charte de LOME à la définition, à la prévention et à la répression de la piraterie maritime, il convient d'abord de cerner la nature juridique de ce texte.

I – Nature juridique de la Charte de LOME

23 L'auteur du présent article n'a ni les compétences, ni une connaissance suffisante du « terrain » pour se livrer à une étude socio- économique de l'origine de la piraterie dans le Golfe de GUINEE ;

Est-elle un traité au sens de la Convention de Vienne sur le droit des traités, faite dans cette ville le 23 mai 1969[24] Si oui, quelle en est la portée ? Quelle est l'articulation de cette charte et des conventions internationales traitant déjà de la piraterie ?

1 - Une charte est considérée comme un traité[25] La convention de VIENNE, en son article 2, §1 dispose : « *Aux fins de la présente Convention : a) L'expression « traité » s'entend d'un accord international conclu par écrit entre Etats et régi par le droit international, qu'il soit consigné dans un instrument unique ou dans deux ou plusieurs instruments connexes, et quelle que soit sa dénomination particulière »*

Nul doute que la Charte de LOME constitue bien un accord international répondant à la définition de l'article 2 §1 cité ci-dessus.

2 – Quelle est la portée de ce traité ? Est-il contraignant pour les Etats Parties ?

a) La référence aux dispositions de la Convention de VIENNE sur le droit des traités, ne suffit pas à considérer que toute charte, même adoptée par un ensemble d'Etats, soit un traité contraignant. Autrement dit, quelle est la portée d'une charte selon qu'elle est contraignante ou non ? La Charte mondiale de la nature, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 28 octobre 1982, constitue un exemple intéressant d'une charte non contraignante. Dans son commentaire[26], Mme le Professeur Martine REMOND-GOUILLOUD souligne que « *Texte non obligatoire, cette déclaration de principes, formulant une ligne de conduite générale à l'endroit des Etats en matière d'environnement, sans leur imposer d'obligation précise, s'inscrit dans la tendance récente de la pratique internationale quant à l'élaboration des normes juridiques : à côté des sources conventionnelles classiques, dont le formalisme garantit la sécurité juridique, tend à se développer un appareil parallèle résultant soit d'un assouplissement des procédures conventionnelles, soit d'instruments juridiques, informels. Plus que d'imposer aux Etats leur comportement, il s'agit aujourd'hui de les inciter à légiférer unilatéralement, mais de façon coordonnée : de la « résolution-accord* » *au droit programmatoire, s'élabore le droit doux, la « soft law* ». Clairement, la charte de la nature n'a pas de caractère contraignant. Sa portée semble donc limitée[27]

L'on ajoutera que le Conseil d'État français a défini les chartes comme étant des actes destinés à « *orienter l'action des pouvoirs publics dans un souci de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire, de développement économique et social et d'éducation et de formation du public sur le territoire du parc et à assurer la cohérence de cette action avec les objectifs qui y sont définis »*[28] Orientation ne signifie pas obligation.

b) L'examen des dispositions suivantes de la Charte de LOME révèle le caractère non contraignant de celle-c , et par conséquent le risque de limiter sa portée pratique, le jour où elle entrera en vigueur :

24 Entrée en vigueur le 27 janvier 1981

25 Les conventions, les accords, les arrangements, les chartes, les codes, les convention-cadres, tous ces instruments juridiques sont des traités au sens de la Convention de VIENNE

26 « La charte de la nature », R.J.E, 2/1982, pages 120 à 124

27 « *Il est à craindre que pour avoir voulu proposer du « droit doux », le législateur ne propose plus ici de droit du tout* »Mme REMOND-GOUILLOUD, article cité supra note 3

28 CE 27 février 2004, Centre régional de la propriété foncière de l'Alsace-Lorraine

- Il a été indiqué ci-dessus[29] les dispositions de L'article 3 et notamment les objectifs – et non des obligations - relatifs à

a) la prévention et à la répression de la criminalité nationale et transnationale, notamment ….la piraterie, les vols à main armée à l'encontre des navires….

e) la création d'institutions nationales, régionales et continentales appropriées et à la mise en œuvre de politiques appropriées susceptibles de promouvoir la sûreté et la sécurité en mer

- l'article 6, consacré à la responsabilité des Etats Parties, laisse une grande liberté d'action, *le cas échéant*, aux Etats Parties, sans aucune contrainte:

« *Chaque Etat Partie s'engage, le cas échéant, sur la base de ses réalités propres à :*

a) organiser son action en mer et à développer sa capacité à protéger son domaine maritime et à fournir l'assistance requise à d'autres Etats parties ou à des Etats tiers

b) renforcer la répression en mer par la formation et la professionnalisation des forces navales, des garde-côtes et des agences chargées de la sûreté et de la sécurité maritimes, des autorités douanières et des autorités portuaires,

c) assurer des patrouilles de surveillance et de reconnaissance maritimes dans les zones de mouillage, la zone économique exclusive et le plateau continental, à des fins de répression de recherche et de sauvetage »

- L'article 8, relatif à l'harmonisation des Législations nationales, laisse la même liberté d'action et d'engagement, *le cas échéant* :

1) harmoniser ses lois nationales pour se conformer aux instruments juridiques internationaux pertinents, y compris la Convention UNCLOS (MONTEGO BAY), la Convention SOLAS et le Protocole à la Convention de 2005 sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 1er novembre 2005, et

2) former le personnel chargé de leur mise en œuvre, en particulier le personnel du système judiciaire.

3 – <u>Quelle est la place de la Charte de LOME, du point de vue de la piraterie , dans le dispositif de la Convention de MONTEGO BAY</u> ?

La charte de LOME n'a pas pour seule vocation de définir un cadre propice à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée contre les navires. Ses auteurs manifestent aussi le souci de lutter contre la criminalité transnationale, de protéger la biodiversité et d'assurer l'utilisation durable des ressources marine de la planète et de promouvoir une économie maritime florissante et durable[30].

Elle se réfère expressément, dans le second « considérant » du préambule, à la convention de MONTEGO BAY, et partant au cadre juridique de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée contre les navires. Sans limiter le champ d'application territoriale de la charte de LOME aux seuls

29 Supra page 3

30 L'article 5, relatif aux mesures socio-économiques pour la prévention de la criminalité en mer, liste un certain nombre de domaines socio économiques – emplois, lutte contre la pauvreté, amélioration des conditions de vie, promotion de la pêche artisanale, transformation locale des produits halieutiques et facilitation de leur commercialisation.

Etats bordant le Golfe de GUINEE[31], il doit être relevé que ceux-ci ont tous adhéré à la Convention de MONTEGO BAY et en ont même ratifié les dispositions[32]

Les dispositions des articles 6 – responsabilité des Etats Parties - , 7 – Structures nationales coordination-, et 8 – Harmonisation des législations nationales -, énoncent des grands principes, sans empiéter sur le domaine de la Convention de MONTEGO BAY. Elles dessinent un cadre de politique maritime globale, mais elles ne s'appliquent pas à l'appréhension de la piraterie.

Le fait que la définition de la piraterie visée par l'article 1 de la Charte de LOME, ne soit pas fondamentalement différente de celle donnée par la convention de MONTEGO BAY, conduit à penser qu'il ne s 'agit pas d'un nouveau cadre juridique. L'analyse des éléments constitutifs de l'acte de piraterie doit donc se faire par référence au cadre juridique défini par la Convention de MONTEGO BAY, éventuellement repris par les législations nationales[33]

II - La Charte de LOME reprend peu ou prou la définition de la piraterie maritime donnée par l'article 101 de la Convention de MONTEGO BAY

Elle le fait en son chapitre 1, relatif aux dispositions générales, et selon l'article 1 :
Piraterie signifie :
(a) Tout acte illicite de violence ou détention, commis à des fins privées par l'équipage ou des passagers d'un navire ou un avion privé et dirigé

i) en haute mer, contre un navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à bord de ces navires ou aéronefs,

ii) contre un navire, aéronef ou des biens dans un lieu hors de la juridiction d'un Etat

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef en connaissance des faits qui en font un navire ou aéronef pirates
c) tout acte d'incitation ou de facilitation volontaire d'un acte décrit aux sous alinéas a) ou b)

L'on retrouve les quatre conditions posées par la Convention de MONTEGO BAY, et déjà présentes dans la Convention de GENEVE, du 29 avril 1958 :

1- Le lieu : la haute mer [34]

Selon la Charte de LOME, tout acte illicite de violence ou de détention commis à des fins privés par l'équipage ou des passagers d'un navire contre des personnes ou des biens à bord d'un navire ou d'un aéronef, ne constitue un acte de piraterie que s'il est commis en haute mer, ce qui à priori, exclut les mêmes actes commis en ZEE. En revanche, les mêmes actes commis dans un lieu hors

31 D'ouest en est : La Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Benin, le Nigeria, le Cameroun, la Guinée Equatoriale (y compris les Iles de Bioko et d'Annobon), le Gabon et les Iles de Sao Tomé et Principe.

32 La convention de MONTEGO BAY est entée en vigueur le 16 novembre 1994. En juin 2016, 168 pays l'avaient ratifiée ou y avaient adhéré et 157 l'avaient seulement signée mais pas ratifiée.

33 Ce qui n'est pas le cas. N'y t-il pas eu là une occasion manquée d'harmoniser ces législations nationales ?

34 La question de l'appréciation du lieu fait débat. Faut-il appliquer strictement la notion de haute mer ? Quel est le sort de la ZEE ?

de la juridiction d'un Etat, notion plus large que la référence à la haute mer, entrent aussi dans la définition de la piraterie.

2 – La nature de l'acte : la violence ou la détention illicites

Les rédacteurs de la Charte de LOME ont choisi entre la notion d'acte illégitime de violence (article 15 de la Convention Haute mer de GENEVE du 29 avril 1958 – non visée par le préambule de la

Charte) et la notion d'acte illicite de violence (article 101 de la Convention de MONTEGO BAY) en retenant cette dernière référence[35]

Ce n'est pas un simple vol. Il faut une violence. La participation volontaire à l'acte, en connaissance des faits qui font du navire utilisé pour mener l'action, un navire pirate[36], l'incitation à commettre cet acte ou l'aide volontaire qui y est apportée, relèvent du chef de piraterie.

Il s'agit d'une infraction instantanée. Un seul acte de violence suffit.

La Charte de LOME vise non seulement l'acte illicite de violence, mais aussi l'acte illicite de détention. Ce visa est d'autant plus pertinent que l'on sait que dans le Golfe de GUINEE, les enlèvements de membres d'équipage sont de plus en plus nombreux en vue de la remise d'une rançon[37]

3- Moyens de l'acte : un navire ou un avion privé

Le moyen de commettre l'acte de piraterie est un navire ou un avion privé. C'est la reprise des dispositions de l'article 15 de la Convention de GENEVE du 29 avril 1958 et de l'article 101 de la Convention de MONTEGO BAY. Le fait qu'il doive s'agir d'un navire ou d'un aéronef privé, exclut tout navire ou tout aéronef de guerre ou d'État, à l'exception du cas où l'équipage de ce type de navire ou d'aéronef se serait mutiné et agirait en dehors du cadre militaire[38]

La Charte de LOME précise que « *le navire pirate est sous le contrôle effectif de personnes, qui ont l'intention de l'utiliser pour commettre un acte de piraterie, ou un navire qui a été utilisé pour commettre un tel acte, tant qu'il est sous le contrôle de ces personnes* » C'est la reprise de la définition donnée par l'article 103 de la Convention de MONTEGO BAY. L'intérêt de cette disposition est de permettre une action préventive contre le « navire pirate », avant même qu'il ne passe à l'action, dès lors qu'il ne peut y avoir aucun doute sur les intentions criminelles des membres de l'équipage : armes visibles, matériels destinés à pouvoir monter le long du bord du navire à attaquer, tels que des grappins, une ou plusieurs échelles etc...[39]

35 L'adjectif illicite caractérise un acte qui est prohibé par la loi ou par une disposition réglementaire. Cet acte est contraire à l'ordre public (Dictionnaire du droit privé par Serge BRANDO).
L'adjectif illégitime se réfère plus à la morale. Est illégitime ce qui n'est pas conforme au droit moral.

36 Voir ci-après, le §3, Moyens de l'acte

37 Supra, introduction

38 En ce sens, l'article 102 de la Convention de MONTEGO BAY

39 Mais sous réserve que la saisie d'un navire ou d'un aéronef suspecté d'être un bâtiment pirate n'ait pas été effectuée sans motif suffisant. En ce cas, l'État qui y a procédé, est responsable vis à vis de l'État – et sans doute aussi à

4 – Mobile : fins privées

Il faut comprendre la recherche de l'enrichissement des auteurs de l'acte de piraterie par la perception du prix de vente sur un marché très parallèle du navire attaqué et de sa cargaison, mais aussi par la perception d'une rançon payée pour l'obtention de la liberté de l'équipage enlevé[40].

La distinction entre fins privées et but politique peut être, dans certains circonstances, difficile à établir.

5 - Sont ajoutés aux conditions visées par la Convention de MONTEGO BAY, la liste des bâtiments Susceptibles d'être victimes d'un acte de piraterie.

Les rédacteurs de la charte de LOME ont sans doute voulu couvrir la majeure partie des types de navires ou de bâtiments susceptibles d'être attaqués. Il s'agit de tout navire, de toute installation mobile de tout type, exploités dans les environnements marins ou les voies navigables, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les sous-marins, les engins flottants ainsi que les plateformes fixes ou flottantes, exploités à des fins de transport de marchandises et de personnes, et pour la prestation de services maritimes.

L'énumération est large, mais n'est peut-être pas complète, en ce sens que les unités flottantes de stockage et de déchargement, Floating Production Storage and Offloading (FPSO) ne sont pas expressément intégrées dans l'énumération. Faut-il penser qu'elles sont soit considérées par les rédacteurs de la charte comme entrant dans la catégorie des navires ou dans celle des plateformes fixes ou flottantes ?[41] Pour certains Etats producteurs d'hydrocarbure ou de gaz dans le Golfe de GUINEE, l'importance économique des FPSO est telle qu'ils auraient dû être attentifs à la mention expresse de cette catégorie d'installations dans la Charte de LOME. Par installations mobiles de tout type l'on pense notamment aux remorqueurs[42] et aux navires supplies qui travaillent dans les zones pétrolières ou font la navette entre les ports côtiers et les installations de forage.

SECONDE PARTIE : LES DISPOSITIONS DE LA CHARTE DE LOME PERMETTENT ELLES D'ATTEINDRE SES OBJECTIFS ?

Quand l'on sait l'augmentation de la piraterie dans le Golfe de GUINEE, il faut évidemment se féliciter de voir les chefs d'État et de gouvernement des Etats membres de l'Union africaine (UA)

---

l'égard de l'armateur ou de l'exploitant du navire ou de l'aéronef saisi à tort – dont le navire ou l'aéronef a la nationalité, de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait. En ce sens, article 106 de la Convention de MONTEGO BAY.

40 C'est ce phénomène qui prend de l'ampleur dans le Golfe de GUINEE

41 Les FPSO peuvent être considérés, à certaines conditions, comme des navires et entrer dans la série des bâtiments susceptibles d'être victimes d'actes de piraterie. Voir « *Les FPSO sont-ils des navires ?* , » par Anne-Catherine THIERRY et Bernard MARGUET, DMF janvier 2021, pages 3 à 17

42 Attaque du « BOURBON EVOLUTION 802 », par une dizaine de pirates, le 14 mars 2021, à 200 milles des côtes sud du BENIN, Le Marin, 15 mars 2021

s'en être emparés pour rechercher les moyens d'améliorer la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique.

Malgré les efforts de certains Etats, la charte de LOME peut elle atteindre ses objectifs, notamment et surtout en ce qui concerne la lutte contre la piraterie, en raison des incertitudes pesant sur son entrée en vigueur (I, 1°) et sur son champ d'application (I,2°). L' uniformisation de la répression pénale est-elle assurée (II, 1°)? Enfin, des moyens armés à bord des navires ou dans leur environnement sont- ils envisagés (II, 2°) ?

I – LES INCERTITUDES D'APPLICATION

1) Sur l'entrée en vigueur de la Charte de LOME

Sans faire preuve de pessimisme, il est permis de s'interroger sur la volonté des Etats qui l'ont signée, mais qui n'ont pas déposé les instruments de ratification (2 sur 35 signatures), de voir un jour ce traité être appliqué. En vertu de l'article 50, il entrera en vigueur 30 jours après le dépôt du quinzième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. Les Etats Parties en sont loin quatre ans et demi après la signature…

2– Les incertitudes sur l'application de la Charte de LOME aux zones économiques exclusives

Les zones économiques exclusives, ci-après ZEE, font l'objet de la partie V de la Convention de MONTEGO BAY, et sont définies par l'article 55 comme étant « *des zones situées au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, soumises au régime juridique particulier établi par cette partie V, en vertu duquel les droits et la juridiction de l'État côtier et les droits et libertés des autres Etats..* » Les ZEE se situent sur une largueur de 200 milles, entre la mer territoriale[43]large de 12 milles des côtes, et la haute mer .

Pour définir la piraterie, la charte de LOME se réfère à la haute mer ainsi qu'à tout lieu hors de la juridiction d'un Etat, mais pas aux ZEE. Faut-il en déduire qu'une attaque de navire remplissant les autres conditions posées par la Charte de LOME, ne pourrait pas être qualifiée d'acte de piraterie, si elle était commise entre les eaux territoriales d'une part, et la haute mer d'autre part, c'est à dire dans la ZEE ? L'hésitation serait permise s'il l'on s'en tenait strictement à la rédaction de la définition. Toutefois, l'on ne pourrait pas interpréter la charte de LOME sans référence à la convention de MONTEGO BAY signée et approuvée par les Etats du Golfe de GUINEE[44]

Dès lors, bien que la définition de la piraterie résultant de l'article 1 de la Charte de LOME soit muette sur les ZEE, ne faut-il pas se référer aux dispositions de l'article 58 §2 de la Convention de

43 Les eaux territoriales ou mer territoriale sont la partie de mer côtière sur laquelle s'étend la souveraineté d'un État côtier, et ce sur une largeur de 12 milles des côtes..

44 Voir supra note 7

MONTEGO BAY qui énoncent que « *Les articles 85 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* », pour retenir que les actes de piraterie commis dans une ZEE, y seraient punissables[45]

La législation de certains Etats admet qu'un acte de piraterie puisse avoir été commis « *au-delà de la mer territoriale* », comme, par exemple le fait l'article 1008, premier alinéa, du code maritime de COTE D'IVOIRE (Chapitre 3)[46]

Par souci d'efficacité, n'y avait il pas lieu à la fois :
- d'introduire dans la définition de la piraterie, à l'article 1, a) i, de la Charte de LOME la précision expresse
i) *en haute mer et dans la ZEE, contre un navire etc.*
- et de demander aux Etats Parties d'introduire obligatoirement cette précision dans leur législation pénale interne ?

II – LA PREVENTION ET LA REPRESSION NE SONT PAS EFFICACEMENT ENCOURAGEES PAR LA CHARTE

1 - L'objectif d'une harmonisation pénale ne paraît pas être encouragé par la Charte ,

Une lutte efficace contre la piraterie suppose non seulement la définition claire du lieu où des actes violents contre des navires peuvent être considérés comme des actes de piraterie, mais aussi des dispositions les plus uniformes possibles sur les sanctions à appliquer à ces actes.

En présence de systèmes juridiques différents d'un pays à l'autre, le risque est de voir des organisations pirates choisir, en toute connaissance des sanctions applicables dans un pays, de l'absence de ces sanctions, de l'absence de forces navales aptes à les poursuivre, de l'existence de peines moindres dans un pays voisin, d'attaquer les navires dans les eaux où le risque de répression est le plus faible. Une sorte de « *forum kidnapping* ».

a) Force est de constater que les Etats bordant le Golfe de GUINEE n'ont pas tous le même régime répressif de la piraterie.

Un pirate arrêté en haute mer ou en ZEE, par des autorités militaires ou de police d'un des Etats bordant le Golfe de GUINEE, ne pourrait être poursuivi et éventuellement condamné dans cet Etat, que si la législation pénale de celui-ci, soit définissait clairement l'acte de piraterie soit se référait,

45 En faveur de cette interprétation, voir Philippe DELEBECQUE, 13 éd. Dalloz, n°13 et 1011.
46 Yapo Marina Mandel, La lutte contre la criminalité maritime dans le Golfe de GUINEE, cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria, décembre 2013, https://www.un.org/Depts/los/nippon/unnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/Yapo_1314_CdI.pdf
Voir l'article 1008 du code Maritime Ivoirien, la loi pénale du CAMEROUN dans le sens de la prise en compte tacite de la ZEE, alors que l'article 643, alinéa 4 du code maritime béninois (loi 2010-11 du 7 mars 2011) n'adopte pas un critère géographique (12 milles/ 200 milles/ haute mer) , mais un critère fondé sur la nationalité du navire pirate et du navire attaqué..

pour sa définition, aux dispositions de l'article 101 de la Convention de MONTEGO BAY, ce que la Charte de LOME a l'ambition de faire. La deuxième condition serait que la même législation énonce les sanctions susceptibles d'être appliquées à cet acte. Rappelons qu'en droit pénal s'applique le principe de légalité des crimes, des délits et des peines, ce qui signifie qu'on ne peut être condamné pénalement qu'en vertu d'un texte pénal précis et clair[47] Enfin, la dernière condition serait que les autorités défèrent effectivement ces pirates aux juridictions répressives de cet Etat pour qu'ils y soient jugés. Rappelons à cet égard que la piraterie constitue un crime universel. Les tribunaux doivent juger les pirates arrêtés par les forces de police ou de l'armée et qui leur sont déférés, quand bien même les actes de piraterie auraient été commis en haute mer, c'est à dire en dehors de toute juridiction territoriale de cet Etat.

L'acte de piraterie n'est pas toujours défini dans les législations pénales des Etats bordant le Golfe de GUINEE. Et lorsqu'il l'est, ce n'est pas toujours par référence à l'article 101 de la convention de MONTEGO BAY. En l'absence dans la Charte de LOME, de disposition contraignante à cet égard, la situation risque de perdurer, même si certains Etats ont pris conscience de la nécessité de réagir[48]

Le GABON a, par sa loi n°042/2018 du 05 juillet 2019, créé un code pénal, définissant la piraterie dans les termes de l'article 101 de la Convention de MONTEGO BAY et la réprimant de manière précise[49]

Lorsque l'acte de piraterie n'est pas expressément défini par ces législations nationales, il peut être sanctionné, non pas en tant qu'acte de piraterie, puisque pas défini comme tel, mais par référence à des actes d'homicide ou de violence aux personnes ou de vol de biens, à la condition expresse qu'il soit commis sur le territoire de l'État poursuivant, c'est à dire à priori dans les eaux territoriales. En effet se pose la question de la compétence territoriale des juridictions de l'État poursuivant : comment un acte de violence sur des personnes ou des biens à bord d'un navire,

---

47 *Nullum crimen, nulla pœna sine lege :* il n'y a aucun crime, aucune peine, sans loi », principe notamment développé par le pénaliste italien Cesare Beccaria au XVIIIe siècle et repris dans .l'article 8 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, insérée dans le préambule de la Constitution française de 1958 ,

48 Lors de son projet de loi portant sur la création d'un nouveau Code Pénal, le Gabon s'est engagé à définir la piraterie selon les consignes de l'Article 101 de la Convention de MONTEGO BAY , alors que le Togo va unifier le crime de la piraterie avec celui du vol à main armée en mer.https://www.unodc.org/westandcentralafrica/fr/gabon-maritime-crime-legislation.html

49 Art.396.- Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plateforme fixe située sur le plateau continental est puni de vingt ans de réclusion criminelle. Lorsque l'infraction est commise en bande organisée, la peine est portée à trente ans de réclusion criminelle. Lorsque l'infraction est accompagnée de tortures ou d'actes de barbarie ou s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes, la peine est portée à la réclusion criminelle à perpétuité. Art.397.- Les dispositions de l'article 396 ci-dessus sont applicables aux actes commis illicitement avec violence, détention ou déprédation contre un navire, des personnes ou des biens, à des fins privées, à partir d'un navire ou d'un aéronef privé, en haute mer, dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ou, lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un Etat. Les mesures de coercition et l'emploi de la force en mer sont définis par voie réglementaire. Toute personne qui a tenté de commettre un des crimes prévus par les articles 395 et 396 ci-dessus et par le premier alinéa du présent article est exempte de peine si, ayant averti l'autorité administrative ou judiciaire, elle a permis d'éviter la réalisation de l'infraction et d'identifier, le cas échéant, les autres auteurs ou complices. La peine privative de liberté encourue par l'auteur ou le complice d'un des crimes prévus auxdits articles est réduite de moitié si, ayant averti l'autorité administrative et judiciaire, il a permis de faire cesser l'infraction ou d'éviter que l'infraction n'entraîne mort d'homme ou infirmité permanente et d'identifier, le cas échéant, les autres auteurs ou complices. Lorsque la peine encourue est la réclusion criminelle à perpétuité, celle-ci est ramenée à vingt ans de réclusion criminelle.

commis en haute mer, pourrait-il être sanctionné comme un acte de piraterie si la législation de l'État poursuivant n'avait pas préalablement intégré la piraterie dans son code pénal ou ne se référait pas à la Convention de MONEGO BAY ?

D'un pays à l'autre, il existe une grande disparité des peines : par exemple , le code pénal togolais réprime l'homicide volontaire de la peine de mort (article 45), l'atteinte à la liberté d'autrui de 3 mois à 2 ans de prison pour avoir détenu un otage de 1 à 10 jours, de 1 à 5 ans de prison, pour avoir détenu un tiers plus de 10 jours, et la loi 2016-004 du TOGO, relative à la lutte contre la piraterie condamne les pirates à une peine de 50 millions à un milliard de francs CFA. L'article 204 du code pénal béninois condamne les faits de piraterie à une réclusion criminelle de 5 à 10 ans...L'article 1008 du Code de la Marine Marchande de COTE d'IVOIRE, punit les faits de piraterie d'une peine d'amende de 20 millions à 200 millions de francs CFA, la mort d'un otage, de la prison à vie, les blessures infligées, du maximum de l'amende….alors que le code pénal gabonais inflige de 20 à 30 ans de réclusion criminelle[50]

b) La Convention de MONTEGO BAY ne prévoit pas les sanctions à infliger aux pirates. Par le biais de l'article 105, elle autorise les Etats à arrêter et à poursuivre les auteurs d'actes de piraterie, et à fixer les peines applicables selon la nature du délit. Ceci implique que la piraterie telle que définie à l'article 101, soit érigée en infraction dans le droit interne de tout Etat Partie à la convention. L'on peut comprendre que les rédacteurs de la Charte de LOM, soucieux de respecter la souveraineté des Etats Parties n'aient pu ou n'aient pas voulu leur imposer une échelle de peines pour la répression de la piraterie. Mais n'auraient-ils pas dû prendre conscience de la diversité des lois pénales, et cette constatation faite, n'auraient-ils pas dû expressément demander aux Etats Parties d'uniformiser, obligatoirement et dans un délai fixe à compter de leur ratification, leurs législations pénales à l'égard de la piraterie. Certes, ce type de disposition contraignante pourrait heurter la volonté des Etats de conserver leur souveraineté, cependant, n'est-ce pas l'intérêt premier des mêmes Etats de protéger leur espace maritime et de traiter les pirates, partout avec les mêmes principes et les mêmes peines ?

Les rédacteurs de la Charte de LOME n'auraient-ils pas dû se souvenir de l'inefficacité des dispositions du Code de la Marine Marchande de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)[51], qui définit la piraterie en son article 587, et qui, sans prévoir elle-même de peine, renvoie, par son article 567, à chaque Etat la prévision de la sanction ? [52]. N'auraient-ils pas dû en conclure qu'en adoptant la même démarche, ils risquaient de connaître la même inefficacité du système et au fond de se voir opposer l'idée que la lutte contre la piraterie est toujours considérée comme une prérogative, qui demeure optionnelle et qu'un Etat peut tout à fait choisir de ne pas réprimer celle-ci ….

L'énoncé de l'objectif de prévenir et de réprimer la criminalité nationale et transnationale, notamment le terrorisme, la piraterie, les vols à main armée à l'encontre des navires...[53] n'est manifestement pas suffisant. Force est aussi de constater qu'aucune disposition ne contraint les Etats Parties à mettre à plat leur législation qui définit et punit la piraterie, et de les harmoniser. Cette lacune n'est-elle pas contraire à l'esprit et à la lettre de l'article 100 de la Convention de

50 Note 47 ci-dessus et page précédente.

51 Traité signé le 16 mars 1994 à N'Djamena (TCHAD) , entre le CAMEROUN, le CONGO, le GABON, la GUINEE EQUATORIALE, la République de CENTRE AFRIQUE et le TCHAD.

52 Depuis les années 1990, la piraterie a beaucoup augmenté dans le Golfe de GUINEE. Voir supra l'introduction.

53 Article 3, a) de la Charte de LOME

MONTEGO BAY, qui impose que :« *Tous les Etats coopèrent dans 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 ». ?*

Dans ces conditions, la question se pose de la présence de forces armées à bord des navires de commerce, ou des navires de pêche, et/ou de la présence de forces de marines militaires dans les zones fréquentées par les pirates ? Les transporteurs maritimes demandent la présence de forces navales dans le golfe.

2 - La mise en œuvre de moyens armés à bord des navires ou la présence de forces navales dans le Golfe de GUINEE est ignorée par la Charte de LOME

La comparaison entre la situation connue dans la Corne de l'AFRIQUE, le Golfe d'ADEN, les côtes de SOMALIE, d'une part, et, le Golfe de GUINEE d'autre part, n'est ni nécessairement pertinente ni aisée, car les situations ont été et sont toujours différentes.

A la suite de l'attaque du voilier « *PONANT* » le Conseil de sécurité de l'ONU a, en juin 2008, adopté la Résolution 1816, autorisant les forces étrangères à pénétrer dans les eaux territoriales somaliennes et à utiliser tous les moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie.

Initiée par la France et mise en œuvre, le 8 décembre 2008, par l'Union européenne, dans le cadre de la force navale européenne Eunavfor, la mission militaire et diplomatique ATALANTE, a été un succès. De 168 attaques dont 43 réussies, en 2008, l'on est passé à 3 attaques en 2014, 1 avortée en 2016 et aucune depuis. La mission a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2020. Le système consistait à mettre en œuvre une ou des patrouilles navales continues au large de la Corne d' AFRIQUE. Lorsque les victimes ont été françaises, les tribunaux français ont considéré qu'ils étaient compétents pour juger les pirates arrêtés en mer , voire à terre….grâce à l'accord des autorités somaliennes, et transférés en FRANCE[54]

a) La baisse spectaculaire des attaques pirates dans le Golfe d'Aden conduit légitimement à s'interroger sur l'opportunité de la création d'une flotte internationale chargée d'assurer la protection des navires croisant dans le Golfe de GUINEE, comme les transporteurs maritimes le demandent, pour le moment vainement. La mission française CORYMBE, en place depuis 1990 peut en être une bonne illustration, mais manifestement insuffisante. Mais les Etats riverains sont souverains et non en état de défaillance, comme l'était la SOMALIE. Si la communauté internationale ne peut pas se substituer à eux, peut être pourrait-elle les aider efficacement dans la lutte contre la piraterie maritime. Les Etats ont, dans cette partie d' AFRIQUE, su créer des organisations régionales.[55]

54 Aff du « PONANT » : arrêts de la Cour de Cassation française, 16 septembre2009, arrêt de la Cour d'Assises de PARIS du 14 juin 2012, arrêt de la CEDH du 4 décembre 2014, qui illustre les difficultés pratiques de gestion du temps entre le jour de l'arrestation et le jour de la présentation à un juge d'instruction ;
affaire du voilier « TRIBALKAT », arrêts de la Cour de Cassation, chambre criminelle, des 9 juillet 2014 et 19 mai 2015 ;
affaire du voilier « CARRE D'AS »arrêt de la Cour de Cassation chambre criminelle du 11 mai 2011.

55 En 2009, la Communauté économique des Etats d'AFRIQUE CENTRALE (CEEAC) a créé un Centre régional de sécurisation maritime de l'AFRIQUE CENTRALE (CRESMAC) destinée à harmoniser juridiquement et fonctionnellement des opérations maritimes.

La Charte de LOME est-elle une continuation de ces efforts ?

(i) Certes, l'article 6, consacré aux « Responsabilités des Etats Parties » amorce timidement la mise en place de forces navales :

« *Chaque Etat Partie s'engage, le cas échéant, sur la base de ses réalités propres à :*

a) organiser son action en mer et à développer sa capacité à protéger son domaine maritime, et à fournir l'assistance requise à d'autres Etats parties ou à des Etats tiers ;

b) renforcer la répression en mer par la formation et la professionnalisation des forces navales, des garde-côtes et des agences chargées de la sûreté et de la sécurité maritimes des autorités douanières et des autorités portuaires ;

c) assurer des patrouilles de surveillance et de reconnaissance maritimes dans les zones de mouillage, la zone économique exclusive et le plateau continental, à des fins de répression de recherche et de sauvetage »

Il faut sans doute s'en réjouir.

Cependant, l'absence de toute contrainte, par l'énoncé que c'est « *le cas échéant* », et « *sur la base de ses réalités propres »,* que l'État Partie peut s'engager, conduit à s'interroger sur l'efficacité de la mesure.

Le texte est imprécis sur la définition de la mer où la répression devrait être renforcée, notamment au paragraphe b).S'agit-il uniquement de la mer territoriale ? La ZEE est-elle incluse ? Il a été rappelé dans l'introduction le phénomène de déplacement des actes de piraterie vers l'extérieur de la ZEE, à la limite de la haute mer.

(ii) Le texte est-il conforme aux dispositions de l'article 88 de la Convention de MONTEGO BAY qui pose le principe de l'affectation de la haute mer à des fins pacifiques,.., ? Il paraît difficile de penser que l'OMI aurait pu s'opposer à l'adoption, dans la Charte de LOME, de dispositions autorisant des flottes navales étrangères – d'Etats étrangers aux Etats riverains - de protection des navires de commerce, en haute mer ou en ZEE. La présence des navires français, dans le cadre de la mission CORYMBE prouve que le soutien d'une flotte navale étrangère devrait être admise dans l'ensemble du golfe. Les rédacteurs de la Charte auraient dû saisir l'occasion de ce textepour poser le principe de l'autorisation d'escortes navales y compris dans la ZEE.

L'Organisation maritime d'AFRIQUE de l'OUEST et du CENTRE (OMAOCC) a adopté la résolution n°193/12/03 mettant en place un cadre légal de coopération pour lutter contre les menaces et portant création d'un réseau de gardes côtes.

Il faut aussi citer la Déclaration de LUANDA sur la paix et la sécurité dans le Golfe de GUINEE le 29 novembre 2012

La Communauté économique des Etats d'AFRIQUE de l'OUEST (CEDEAO) a, le 25 mars 2013, adompté le code de conduite dit code de YAOUNDE, relatif à la prévention d'actes illicites

Voir Gwenaelle PROUTIERE-MAULION et Cédric LEBOEUF, Internationalisation et privatisation de la lutte contre la piraterie maritime, approche comparative de la Corne d'Afrique et du Golfe de Guinée, DMF 2015, n°771 , pages 653 à 666

Ils n'ont pas prévu dans les mesures de lutte contre la criminalité en mer, la possibilité de partage de compétences sur un plan militaire ou la signature d'accords internationaux pour organiser une aide militaire, entre les Etats riverains du Golfe de GUINEE et un certain nombre d'Etats extérieurs, dont dépendent les flottes de commerce croisant dans le Golfe.

(iii) L'article 10 crée des « *Obligations financières des Etats du Pavillon et des Etats côtiers* ». Il ne s'agit, si l'on en croit le texte, que d'un partage financier du coût de la sécurité et de la sûreté dans l'espace maritime, dans le cadre d'accords de coopération, dont on ne connaît pas les modalités pratiques. Quelle notion d'« Etat du pavillon » est elle retenue ? Que se passe-t-il lorsque le navire est immatriculé dans un pays autre que celui où l'armateur a son siège, son centre de décision et ses moyens humains et financiers ? L'État partenaire peut-il imposer des moyens propres à assurer la sécurité et la sûreté ? C'est sans doute une affaire de négociation entre les partenaires.

En définitive, la Charte ne crée pas de cadre juridique à la mise en place de structures militaires internationales. Le principe de la souveraineté des Etats riverains est toujours la règle.

b) La Charte de LOME ne fait pas davantage de place à l'éventualité de gardes armés.

L'idée n'est pas nouvelle. L'organisation de la Course est ancienne.[56] Le corsaire est encadré par le droit. C'est un privé qui fait la guerre. Il n'existe que parce que l'État lui délègue le droit de faire la guerre. C'est tout le contraire du pirate. Le parallèle avec la situation de gardes armés à bord de navires de commerce ne manque peut être pas de pertinence.

En effet, dès lors qu'au nom de leur souveraineté, les Etats riverains ne permettent pas à des navires de guerre ou à des forces navales étrangères, d'exercer à leur place, un pouvoir de police dans leurs eaux territoriales ou dans leur ZEE, le recours à des « corsaires » embarqués sur des navires de commerce, et reconnus comme tels par l'État du pavillon, ne serait-il pas une solution judicieuse ?

Ces forces pourraient prendre la forme moderne d'« *équipes (militaires) de protection embarquée* » ou EPE[57] .

La législation des pays européens a évolué sur ce point. En 2015, sur 16 pays européens de l'ouest,, 8 autorisaient la présence d'équipes de militaires de carrière à bord des navires sous pavillon

56 Les premières lettres de marque reçues par les corsaires remontent au début du 13 ème siècle (25 mai 1206). Professeur Patrick VILLIERS, conférence du 13 avril 2021, « Les mardis de la Mer » 2020/2021, Institut Catholique de PARIS.

57 On estime qu'il peut s'agir de 4 à 7 personnes.
Voir la publication de l'IFRAP : « Protection des navires de la marine marchande : un exemple de protection privée pouvant être étendue » www.ifrap.org/etat-et-collectivités/protection-des-navires-de-la-marine-marchande-un'exemple—de-protection-privée, 29.10.2016.
Dans le même sens : « La piraterie, problématique des gardes armés à bord des navires » Cécile BELLORD, document d'ARMATEURS DE FRANCE

national et 12, la présence d'EPE. Résultat de cette évolution, la loi française du 20 juin 2016, pour l'économie bleue, a autorisé les navires battant pavillon français, à la demande et pour le compte de l'armateur, à bénéficier d'une protection privée contre les menaces d'actes définis aux articles 224-6 à 224-8 du code pénal. Les modalités d'application ont été définies par le décret n°2017-944 du 10 mai 2017.

La présence de sociétés militaires privées est connue dans de nombreux pays africains avant même l'explosion des cas d'actes de piraterie maritime dans le golfe de GUINEE[58] Dans le domaine maritime, elles profitent de l'incapacité des Etats à éradiquer la piraterie, pour proposer leurs services aux armateurs et aux Etats, sous la forme de gardes armés embarqués.

Cependant, la proposition d'embarquer ces derniers à bord de navires, même recommandée aujourd'hui, pour ne pas dire fortement demandée, peut se heurter à plusieurs difficultés :

- le droit de passage d'un navire étranger dans les eaux territoriales est conditionné à l'obligation d'être inoffensif – sans armes ;
- le droit de tirer sur une cible est fondé sur la légitime défense, ce qui prive les gardes armés embarqués du droit d'appréhender des pirates ;
- certains Etats interdisent la présence de gardes armés à bord des navires ;

1

- Selon l'article 88 de la Convention de MONTEGO BAY, la haute mer est affectée à des fins pacifiques, ce qui condamne la présence d'hommes armés à bord.

La Charte de LOME est muette sur le sujet. Tenant compte des garanties offertes par les législations des Etats du pavillon – ou dans un sens plus large, la législation de l'État du siège effectif des armateurs – y avait-il un risque à prévoir dans la charte que les Etats Parties s'engageaient à respecter l'autorisation d'embarquer des gardes armés, donnée par l'État du pavillon - ou l'État du siège ou du lieu de gestion effective du navire - à la condition expresse qu'il leur – les Etats côtiers - soit justifié que l'État du pavillon – ou l'État du siège ou du lieu de gestion effective du navire – imposait bien à l'armateur un certain nombre de conditions à remplir ?

CONCLUSION

Il aurait été encourageant de conclure sur une note d'espoir.

La Charte de LOME a le mérite d'exister comme témoignage d'une prise de conscience des risques croissant, en nombre et en violence, encourus par les navires et notamment les hommes à bord, croisant dans le Golfe de GUINEE. L'existence de « citadelle » de repli à bord des navires de commerce témoigne des difficultés rencontrés par les marins croisant dans ce golfe.

Mais comme rappelé supra, ce traité vient après une série d'accords dont la portée a sans doute été limitée, et qui n'ont pas permis de renverser l'augmentation des actes de piraterie. Il est vrai

58 Catherine REMY, « Les sociétés militaires privées dans la lutte contre la piraterie »,Pyramides, Revue du centre d'études et de recherche en administration publique, pages 119-138, 21/2011, L'armée en réforme, journal.op.enedition.org/pyramides/793 ?

qu'ils ne portaient que sur des zones géographiques limitées du Golfe de GUINEE, alors que la charte de LOME a une portée géographique large.

Toutefois, l'absence d'un nombre suffisant de ratifications quatre ans et demi après la signature du traité, pour déclencher son entrée en vigueur, est un signe négatif.

De plus, alors que les actes de piraterie sont considérés comme des crimes commis à l'échelle internationale, justifiant une compétence universelle, emportant notamment le droit pour les Etats de saisir, en haute mer, un navire pirate, d'appréhender les personnes et de saisir les biens se trouvant à bord, les dispositions de la Charte de LOME, paraissent bien faibles pour mener une lutte efficace contre ce fléau. L'énoncé solennel de mesures générales ne suffit pas.

En guise de conclusion, qu'il soit permis de regretter que les leçons tirées des drames survenus dans le Golfe d'ADEN, la Corne d'AFRIQUE et le long des côtes de SOMALIE, n'aient pas été retenues dans le Golfe de GUINEE, alors qu'il vaudrait la peine pour les Etats qui le bordent d'abandonner, temporairement, quelques parcelles de souveraineté au profit de la mise en place de moyens militaires, de la liberté laissée à des forces navales étrangères d'intervenir en ZEE ou de l'autorisation de gardes armés à bord des navires de commerce, sans oublier une véritable harmonisation pénale qui serait profitable à long terme.

18

Le principe de la souveraineté des Etats est respectable, mais pas à la condition d'en faire payer le prix par les seuls marins et leurs armateurs. La Charte de LOME était une occasion de remettre cet équilibre entre la sacro-sainte souveraineté des Etats riverains et l'exercice sans risque de la liberté de naviguer dans les eaux du golfe de GUINEE, en y associant les Etats des flottes maritimes assurant une partie importante de la vie économique de la région. Il est dommage que l'occasion ait été manquée.

Bernard MARGUET
Avocat honoraire au Barreau du HAVRE

Université Le Havre Normandie
Faculté des Affaires Internationales
Département de Droit

Année 2019-2020

La lutte contre la piraterie en mer

- analyse comparative : Mer de Chine et Corne de l'Afrique -

Mémoire de recherche
Master 1 DMAP
« Droit de la Mer et des Activités Portuaires »

Présenté
par Elisa SUFFYS

Sous la direction de : Pierre CHABAL
Maître de conférences en Science politique
Habilité à Diriger des Recherches par l'IEP de Paris

Introductions : définitions lexicale, textuelle, spatiale et contextuelle

1. Définitions lexicale et textuelle de la piraterie maritime

Le mythe du pirate est très répandu dans l'esprit des civilisations modernes. La piraterie se caractérise par une attaque, commise en mer, par des brigands appelés pirates. Ceux-ci écument les mers et visent essentiellement les navires. Certaines villes côtières sont également ciblées par ces assauts.

Juridiquement, la codification du terme de piraterie a été réalisée par la convention de Genève de 1958 sur la haute mer [1] et par la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer en 1982 (la convention de Montego Bay)[2].

L'article 15 de la convention de Genève du 29 Avril 1958[3] sur la haute mer définit la piraterie dans son premier paragraphe comme "*Tout acte **illégitime** de violence"*.

Le terme "***illégitime***" est finalement remplacé par "***illicite***" dans la convention de Montego Bay du 10 Décembre 1982[4].

Enfin les termes "***buts personnels"*** sont supprimés et substitués en 1982 par le statut " ***à des fins privées***". D'un point de vue juridique cette évolution permet un élargissement du mode de répression et distingue ce qui est qualifié d'actes de piraterie de ce qui ne l'est pas.

Le pirate peut répondre à d'autres appellations telles que flibustier ou boucanier. Ils sont aussi appelés forbans, hors-la-loi ou brigands des mers.

Outre ces nombreuses appellations, il existe différents types de pirateries :

La piraterie informatique, le cyber-terrorisme, la piraterie technologique, la piraterie contre un aéronef ou un transport et enfin la piraterie maritime.

La doctrine opère parfois une confusion entre les notions de piraterie et de terrorisme. *Pour autant, peut-on considérer la piraterie comme un mouvement terroriste ?*

Face aux formes très diverses de piraterie, ce mémoire s'attachera à la lutte contre la piraterie en mer de Chine et à la Corne de l'Afrique.

Aujourd'hui, la piraterie maritime vise principalement les navires pétroliers et les méthaniers. Les navires de commerce, les navires privés et de croisière sont aussi concernés. Ceux-ci sont souvent pris en otage contre le versement de rançons.

Une distinction doit être opérée entre pirate et corsaire.

Le terme pirate vient du latin *« pirata »*[5] et peut être défini comme *"l'auteur d'un acte de piraterie"*, c'est à dire un acte de "*brigandage consistant à commettre, à des fins privées, des actes de violence contre les personnes ou les biens*".[6]

---

[1] Assemblée générale des Nations Unies, *Convention sur la haute mer*, faite à Genève le 29 avril 1958. Entrée en vigueur le 30 septembre 1962. Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 450,

[2] Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, *Convention des Nations unies sur le droit de la mer* vol. 1834, I-31363, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

[3] Définition de la piraterie, article 15 de la convention de Genève sur la haute mer du 29 avril 1958.

[4] Définition de la piraterie, article 101 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

[5] Larousse, *Etymologie du pirate*, URL : https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/pirate/61126

[6] Définition du pirate et de la piraterie, G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, PUF, 2014, page 764.

Le corsaire quant à lui n'agit pas pour son propre compte. Il faut le considérer comme le prestataire d'une tierce personne. Le plus souvent, il reçoit de la main du Roi ou du gouvernement une lettre de marque lui reconnaissant un droit de saisie des navires. Le corsaire vient de l'italien *"corsaro"* et du latin *"cursus" (« course »)*[7].

2. Délimitation temporelle et spatiale de la piraterie

Les premières observations considérées comme illicites en mer remontent à l'Antiquité. Des écrits romains datant de - 75 av. J.-C. font état d'actes de piraterie en mer.[8]

Celle-ci s'est organisée avec l'émergence du commerce maritime dès le Moyen-Âge[9,10].

Ce nouveau moyen de transport des marchandises était une aubaine pour les brigands des mers avides de richesses.

La piraterie connait un véritable essor du XVIème au XVIIIème siècle[11,12]. A un âge où le recours à la loi n'était pas systématique, la coutume[13] était alors un moyen efficace pour punir ces exactions.

La codification[14], comme moyen de lutte de la piraterie est devenue une solution évidente pour réduire son expansion. Toutefois les pillages en mer ont progressé. Cette mutation s'est faite au rythme de la mondialisation, de la modernisation des techniques et des moyens mis à leur disposition.

Les "*chiens de mer*"[15] comme Éric DELBECQUE se plait à les décrire, ont prospéré. Ces "*chiens*" autrefois maitres des océans et terreurs des mers font l'objet d'une lutte internationale au XXIème siècle. Comme précédemment mentionné, la doctrine[16] utilise la notion de terrorisme en mer, traduisant alors une évolution de la piraterie.

L'activité de piraterie se développe proportionnellement à la croissance du commerce. Les pirates se sont "*amarrés*" sur l'ensemble des mers et des océans du globe.

---

[7] La langue française, *Définition de Corsaire*, Définition et étymologie du corsaire, URL : https://www.lalanguefrancaise.com/dictionnaire/definition-corsaire/

[8] L. Hermann, *Deux épisodes de la vie de César*, Revue belge de philologie et d'histoire, Tome 16, 1937, page 577.

[9] P. Sartre, *La piraterie en mer*, Etude, Tome 410, 2009, pages 295-304.

[10] P. Villiers et J-P. Duteil, *L'Europe, la mer et les colonies (XVIIe-XVIIIe siècle)*, Hachette éducation, 1997.

[11] M. Hennessy-Picard, *La piraterie atlantique au fondement de la construction des souverainetés coloniales européennes*, Référence électronique champ pénal, Vol. XIII, 2016, 24 pages.

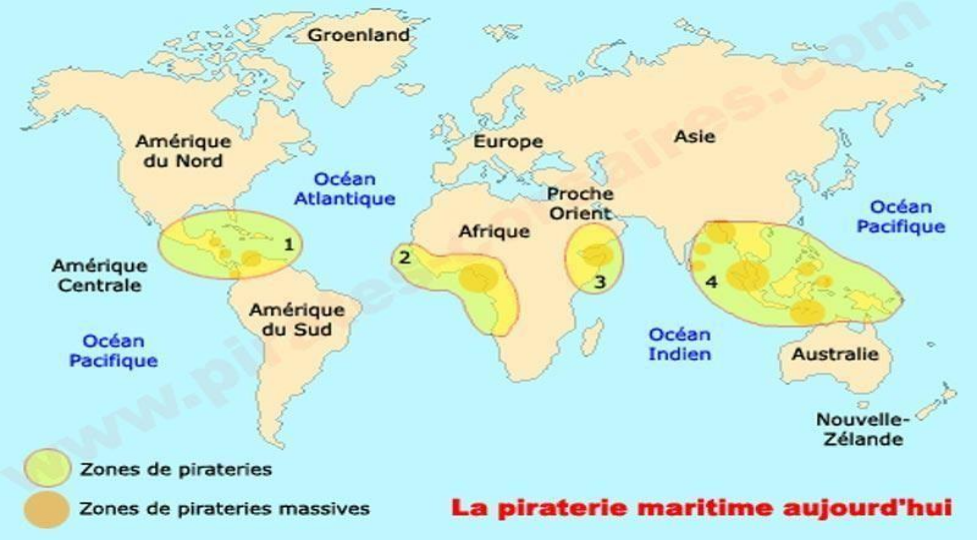
[12] M. Rediker, *Pirates de tous les pays, L'âge d'or de la piraterie atlantique (1716-1726)*, Libertalia, 2017, 310 pages.

[13] La **coutume** : norme de droit objectif fondée sur une tradition populaire qui prête à une pratique constante un caractère juridiquement contraignant, G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, PUF, 2014, page 283.

[14] La **codification** : Entreprise concertée de rédaction d'une règle jusqu'alors coutumière. G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, PUF, 2014, page 187.

[15] P. Chapeleau et J-P. Pancracio, Préface E. Delbecque , *La piraterie maritime droit, pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 7.

[16] La **doctrine** : Ensemble des travaux ayant pour objet d'exposer ou d'interpréter le droit et qui constituent l'une des sources des sciences juridiques, URL : https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/doctrine/26263



Ses origines nous ramènent dans les eaux de la mer Méditerranée, en Orient (pointe de la Corne de l'Afrique) (3), en mer des Caraïbes (1), en mer de Chine (4) et dans le golfe de Guinée (2).[17]

Longtemps, le littoral du golfe persique était nommé "*la côte des pirates*" en référence aux nombreuses attaques répertoriées[18].

La Méditerranée était connue pour ces types d'actes. Bien que la représentation ci-avant ne fasse pas mention de la mer Méditerranée, celle-ci n'est pas totalement épargnée (elle était à l'époque un grand espace de convoitise). En effet sa position géographique et les richesses des territoires côtiers étaient une aubaine pour tout hors la loi. Aujourd'hui les assauts se raréfient. Les principales victimes sont les riches plaisanciers. Les pays de l'Afrique du Nord sont davantage concernés (crise politico-économique)[19].

Dans l'hémisphère sud, les Caraïbes furent l'objet de nombreux mythes et légendes[20]. Centre très actif de la piraterie au XVIIème siècle[21], le corps des marines des Etats-Unis s'est chargé de défendre ses côtes. En 2019 près de 135 événements y sont recensés[22] contre 111 dans le golfe de Guinée[23].

L'océan Indien est également une cible non négligeable, notamment les côtes de Madagascar, où l'on compte de nombreux foyers dangereux.

Plus au nord, dans la Corne de l'Afrique, le golfe d'Aden et la Somalie, notamment, recensent de nombreuses agressions. La doctrine y relève une accentuation de la concentration

[17] Carte représentant les points les plus touchés par la piraterie aujourd'hui, URL : https://www.pirates-corsaires.com/img/piraterie-maritime-mondiale-par-zones.jpg

[18] P. Droz-Vincent, *Emirats Arabes Unis*, Encyclopaedia, Histoire et émergence des émirats arabes unis, URL : https://www.universalis.fr/encyclopedie/emirats-arabes-unis/2-histoire/

[19] Actualité maritime, *Piraterie: encore aujourd'hui la Méditerranée n'est pas épargnée*, 2018, Présentation d'attaque de pirate en mer (chiffres), URL : https://actumaritime.com/2018/07/01/piraterie-encore-aujourdhui-la-mediterranee-nest-pas-epargnee/

[20] Franchise cinématographique "*Pirate des caraïbes*".

[21] P. Sartre, *La piraterie en mer*, Etude, Tome 410, 2009, pages 295 à 304.

[22] Bilan annuel 2019 de la Marine nationale, *MICA center* (Le Maritime Information Cooperation & Awareness center), page 20.

[23] *Ibid*, page 23.

des raids. Entre 2010 et 2011, on en dénombre environ 300[24]. Le canal de Suez également très emprunté par les transports commerciaux, est une zone à risque.

Les proies que représentent les navires en transit sont davantage susceptibles d'être attaqués, qu'il s'agisse de navire de commerce ou de transport privé. Plusieurs opérations internationales de lutte contre la piraterie sont d'ailleurs déployées autour de la Corne de l'Afrique. On pense notamment à l'opération Atalante[25]. Elle contribue à la protection des navires et des équipages avec une armada internationale au large des côtes somaliennes.

Enfin, la mer de Chine, s'étend du golfe du Bengale, en passant par la mer des Philippines jusqu'au détroit de Malacca. Les pirates ont eu une flotte quasi-exclusive dans ces eaux au XVIIIème siècle. En 2015[26], 220 attaques leurs sont attribuées.

3. Conséquence du contexte

L'engagement des Hommes à devenir pirates n'est pas toujours libre. Les raisons sont multiples. Infortune, chômage, trafic d'armes et de drogue dans certaines zones du globe : ces situations génèrent un *enrôlement* quasi systématique dans la communauté des pirates.

A une époque, l'activité de flibuste marquait l'appartenance à un corps et à sa culture : s'enrichir et appartenir à une famille, celle des pirates. Parmi les pirates connus, on peut citer Barbe Noire ou Ching Shih.

Ce mémoire consistera en une analyse comparative de la lutte contre la piraterie sur ces deux zones : la Corne de l'Afrique et la mer de Chine.

La croissance des actes illicites, les guerres, les conflits de souveraineté ainsi que le terrorisme moderne, sont souvent cités dans la doctrine comme des facteurs favorisants l'escalade de la piraterie. Elle est notamment relevée en mer de Chine. Il s'agit là d'un nouvel ordre qui connait un véritable essor.

Toutefois, que ce soit en mer de Chine ou à la Corne de l'Afrique, la lutte et la défense par les politiques internationales et régionales restent une priorité.

4. Analyse des différents contextes présentés par le modèle P.E.S.T.E.L (Politique, Economique, Sociétal, Technologique, Ecologique, Légal) pour comprendre le cadre de la piraterie contemporaine

P.E.S.T.E.L est un outil de diagnostic et de pilotage, largement exploité dans le cadre de travaux de management. Il permet d'offrir une vision précise de l'environnement de l'organisation dans ses multiples dimensions[27]. Il servira ici de modèle d'organisation.

---

[24] *Ibid*, page 26.

[25] Sirpa Marine, *Opération Atalante*, 2011, Présentation de l'opération Atalante, URL Marine Nationale : https://www.defense.gouv.fr/marine/enjeux/l-europe-navale/operation-atalante

[26] Bilan annuel 2019 de la Marine nationale, *MICA center* (Le Maritime Information Cooperation & Awareness center), page 30.

[27] A. Fernandez, *L'analyse PESTEL - évaluer l'organisation dans son environnement*, 2019, URL : https://www.piloter.org/strategie/analyse-pestel.htm

Ainsi seule une analyse multi vectorielle devrait permettre de tirer la signification d'un phénomène : la piraterie moderne ; autant pour la Corne de l'Afrique qu'en mer de Chine.

a) Contexte politique : la place de l'Etat dans la piraterie

Le contexte politique traite de la politique de contrôle par l'Etat jusqu'à son affaiblissement. Certains sont toutefois victimes de la piraterie. Ainsi, l'accent est mis sur la coopération internationale des Etats pour aider les pays les plus impactés. Les gouvernements, souvent fragilisés, sont à la merci des crimes maritimes facilitant l'émergence de la corruption vers la piraterie. Les pirates trouvent certaines de leurs ressources dans le soutien d'Etats (cf. déf. *Corsaire page 7*).

b) Contexte économique : la fragilité de l'économie, source de la piraterie ?

Une économie chancelante est un indicateur fort à la montée de la pauvreté. Le contexte économique est fragile avec un taux de chômage important. Il y a un manque de formation ou de qualification des populations locales. La principale économie de ces zones se résume à l'activité de pêcheur. De ce fait, nombre d'entre eux, faute de ressource, ont été embrigadés pour répondre aux demandes des mafias/ confréries. Le profit qui entoure la piraterie accroit la tentation des Hommes à incorporer la famille des pirates.

c) Contexte sociétal : la pauvreté des régions piratées

Le contexte socio-éducatif est fortement touché par une absence de politique cohérente. Le trafic d'armes, de drogue ou la traite d'esclaves sont souvent importants dans ces régions du globe. On remarque alors une tendance commune aux pays les plus impactés, celle d'une pauvreté en général. La piraterie est alors une forme "d'issue" à un système éprouvé, prêt à chavirer.

d) Contexte technologique : de nouveaux procédés

Le contexte technologique se résume par l'évolution des moyens mis en œuvre. La mondialisation et la globalisation ont permis un renouveau de la piraterie internationale. Les moyens techniques, technologiques et matériels ont évolué. Les pirates sont désormais mieux équipés et les attaques organisées.

e) Contexte écologique : un écosystème vulnérable

Le contexte écologique se réfère ici à l'absence ou non-respect des règles de droit liées à l'environnement. La pollution des eaux côtières est directement influencée par un manque d'éducation et des règles souveraines. Faute de moyens, de nombreux pêcheurs ont cessé leur activité. La pauvreté, qui sévit dans certains pays, impacte directement la principale économie de ce dernier : la pêche. Ces pêcheurs ont ainsi rallié la piraterie. Le trafic maritime s'est accru entrainant une multiplication des agressions en mer.

f) Contexte légal : la justice des pirates et des piratés

La codification a permis de donner une base légale aux peines encourues. Les traités multilatéraux, les conventions et les mesures coercitives s'accordent et s'unissent pour lutter contre la piraterie. Mais des faiblesses persistent. La définition de la piraterie est relativement

récente et aucun tribunal international des pirates n'existe. Dans ces conditions, *l'encadrement juridique de la piraterie est-il suffisant ?* N'est-ce pas là une incomplétude du droit ?

- **Problématique du mémoire**

L'absence d'étude comparative dans la littérature et dans la recherche menant à ce mémoire permet d'engager une réflexion centrée sur deux problématiques :

  - Existe-il une comparaison entre la lutte contre la piraterie menée en mer de Chine ou au large de la Corne de l'Afrique ?
  - Dans quelles conditions s'exercent la lutte contre la piraterie de la mer de Chine à la Corne de l'Afrique ?

Compte tenu de la diversité, de la complexité des formes et des phénomènes aujourd'hui en divers points du globe, notamment à la Corne de l'Afrique et en mer de Chine, il convient de clarifier d'abord les différentes formes d'exercice de la piraterie dans les deux sous régions (Chapitre I), pour ensuite analyser de manière plus pertinente les moyens de lutte contre ces phénomènes déployés dans ces sous régions (Chapitre II).

- **Annonce du plan**

Le Chapitre I expose la notion de délit de piraterie de la mer de Chine à la Corne de l'Afrique. Le Chapitre II a vocation à présenter la lutte menée contre la piraterie dans ces mêmes zones.

Chapitre I : Le délit de piraterie de la mer de Chine à la Corne de l'Afrique

Pour comprendre l'évolution de la piraterie, il convient d'étudier dans un premier temps la piraterie à travers les âges (Section 1) pour ensuite s'intéresser à l'adaptabilité de celle-ci au monde contemporain (Section 2).

Section 1 : La piraterie à travers les âges

Apprécier les effets de la piraterie impose l'examen du cadre historique de cette dernière (§1) afin de constater les répercussions liées à cette activité (§2).

§1 : L'histoire de la piraterie de la mer de Chine à la Corne de l'Afrique

Cette étude en mer de Chine et à la Corne de l'Afrique propose une réflexion sur l'héritage historique de la piraterie (A.). Cette analyse permet de comprendre le dynamisme et l'évolution de ce phénomène (B.)

A. L'histoire et l'héritage de la piraterie

L'analyse historique de la piraterie doit être retracée à la fois en mer de Chine, où le phénomène est relativement ancien (1) tout en comparant l'héritage historique de ces exactions à la Corne de l'Afrique (2).

1) La mer de Chine : un phénomène ancien

De tout temps la piraterie est connue comme le symbole d'attaques barbaresques, violentes et meurtrières. La piraterie en mer de Chine s'étend de la mer de Chine méridionale à la mer de Chine orientale. Ces espaces maritimes regroupent, selon les dispositions spatiales actuelles, une dizaine d'Etats[28]. La mer de Chine se situe en Asie du sud-est[29]. La piraterie est un phénomène ancien. *Ki no TSURAYUKI*[30] en fait mention dans certaines de ses œuvres écrites dès 934[31]. L'organisation d'un colloque international à l'université de La Rochelle en 2012 fut

[28] L. Defranoux, *Dix questions pour comprendre le conflit en mer de Chine*, Carte représentant la mer de Chine méridionale et orientale et son conflit, URL : https://www.liberation.fr/planete/2016/07/12/dix-questions-pour-comprendre-le-conflit-en-mer-de-chine-meridionale_1465463

[29] B. Courmont et E. Mottet, *Diplomatie Affaires stratégiques et internationales-Tension en mer de Chine*, Dossier descriptif de la délimitation de la mer de Chine, Diplomatie, 2017, Vol. 84, page 40, URL : https://www.ieim.uqam.ca/IMG/pdf/d-84.pdf

[30] J. Proust, *Pirates ! légende du drapeau noir*, Témoignage de la présence de pirate dans le poème de Ki no Tsurayuki, Mouton électriques, 2013, 228 pages.

[31] C. Kessler, *La piraterie au Japon*, Historique de la piraterie au Japon, La revue des Ressources, 2010, URL : https://www.larevuedesressources.org/la-piraterie-au-japon,1652.html

l'occasion pour *Patrizia CARIOTI*[32] de décrire le problème émergeant de la piraterie et notamment de présenter le rôle du clan des Matsuura[33] dans le conflit des pirates Wakou[34].

Ces premières conquêtes pirates date de la famille des Matsuura. Ce clan, installé au Japon, est chargé de gérer le pouvoir impérial comme il est coutume de le faire par les grandes familles aristocratiques de l'époque au Japon. Le clan des Matsuura au XIIIème siècle lancera une attaque contre les côtes de la Corée chinoise[35]. Cette attaque est à l'origine des premiers Wakou. Ils sont qualifiés d'ennemis japonais de la Chine[36].

Finalement, le tournant majeur dans l'histoire de la piraterie date de l'invasion mongole au Japon[37]. La conséquence est telle que les Matsuura développent leur flotte maritime pour lutter contre cet envahissement. Toutefois, les Mongols, qui essuient deux défaites[38], deviennent la cible des attaques des Wakou, alors soutenus par le pouvoir japonais.

Le XIVème siècle sera synonyme d'un fort contrôle de l'empire chinois et de ses eaux par la nouvelle dynastie Ming. Le but est le contrôle du commerce et du trafic sino-japonais. Elle restera en place jusqu'au XVIème siècle[39]. Cette période cherche à renforcer les anciennes alliances. Les Mings tentent de rétablir les relations diplomatiques et commerciales avec le Japon[40]. Ils souhaitent régler le problème pirate. Ils placent ainsi le commerce des activités privées et illicites de ces derniers sous monopole d'Etat[41]. Le XVème siècle enfin, permettra le rétablissement des relations diplomatiques des deux pays. Le clan des Matsuura toutefois, continue de servir ses propres intérêts, tout en servant ceux de l'Etat.

2) La Corne de l'Afrique : legs du passé

L'histoire de la Corne de l'Afrique remonte bien avant les premières épopées romaines. Au commencement, les études font mention du pays de Pount[42]. Sa localisation, bien qu'incertaine,

---

[32] P. Carioti, *Japan behing the curtains: The Matsuura clan of Hirado, among wokou, haikou, and europeans*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014 , page 161, 496 pages.

[33] *Idem*.

[34] L. Sicking, *Les îles, les pirates et l'Etat à l'est et à l'ouest de l'Eurasie (IXème-XVIème siècle)*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014 , page 294, 496 pages, extrait : "*Bandits de mer ou pirates, couvrent toute la période du XIIIème au XVIème siècle*".

[35] P. Carioti, *Japan behing the curtains: The Matsuura clan of Hirado, among wokou, haikou, and europeans*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014 , page 162, 496 pages.

[36] G. Siary, *Histoire du Japon : Des origines à nos jours*, Tallandier.

[37] B. Roman-Amat, *13 Aout 1281 Les Japonais repoussent une invasion mongole*, Herodote, 2019, Histoire du conflit sino-mongol, URL : https://www.herodote.net/13_aout_1281-evenement-12810813.php

[38] J-F. Heimburger, *Invasions mongoles au Japon : les kamikazes n'y sont pour rien !*, Asialyst, Présentation de l'invasion mongole, URL : https://asialyst.com/fr/2018/05/15/japon-les-kamikazes-pour-rien-dans-echec-des-invasions-mongoles/

[39] P. Buresi, Dynastie Ming - Repères chronologiques, Présentation des dates importantes de la dynastie Ming, URL : https://www.universalis.fr/encyclopedie/dynastie-ming-reperes-chronologiques/

[40] P. Carioti, *Japan behing the curtains: The Matsuura clan of Hirado, among wokou, haikou, and europeans*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014 , page 166, 496 pages.

[41] *Idem*.

[42] J. Leclant, *L'exploration des côtes de la mer Rouge : A la quête de Pount et des secrets de la mer Erythrée*, Annales d'Ethiopie, Vol. 11, 1978, page 69 à 73.

semble se situer autour de la zone de la Corne d'Afrique. Elle était connue dans l'Egypte antique comme lieu principal de négoce et d'échanges commerciaux. Toutefois, ce n'est qu'en de - 75 av. J.-C[43] que la piraterie est évoquée au travers de récits retraçant la rencontre de pirates avec Jules César[44].

Par ailleurs, la mer Rouge joue un rôle important dans l'histoire de la piraterie[45]. Cette mer débouche sur le golfe d'Aden[46]. C'est un lieu de grands échanges commerciaux, qui concerne aussi la Chine[47] puisque bon nombre de navires en partance d'Asie y transitent pour rejoindre l'Europe.

D'autres zones commerciales historiques sont à retenir. C'est le cas de la mer d'Erythrée[48], ou du golfe arabo-persique[49] aussi connu sous le nom de "*côte des pirates*"[50]. Pour Frédéric VALLON, la piraterie existe depuis "*que l'homme va sur la mer*". Elle apparaitrait donc "*environ 5000 ans avant notre ère, au large des côtes actuelles des Emirats arabes Unis*"[51].

Dès le XVème siècle[52], la découverte des Amériques a conduit les grandes Nations telles que l'Espagne[53] ou l'Angleterre à s'y établir. La région des Caraïbe est assiégée par ces puissances. Cette mer aura plus tard la réputation d'être un espace de piraterie très actif.

Toutefois, l'intervention de la marine anglaise contre d'anciens corsaires devenus pirates, conduira ces derniers à migrer vers l'océan Indien. C'est le cas du célèbre pirate français nommé "*La Buse*"[54].

Finalement, la lutte contre la piraterie deviendra un effort permanent. La marine anglaise, les Espagnols, les Français ainsi que les Hollandais, sous sentence royale, finiront par interdire cette activité de corsaire et condamnent fermement toutes les activités de ces bandits[55].

---

[43] L. Hermann, *Deux épisodes de la vie de César*, Revue belge de philologie et d'histoire, Tome 16, 1937, page 577.

[44] *Idem*.

[45] M. Colomès, *Mer Rouge : Le retour des pirates*, Le Point, 2017, Article descriptif du phénomène réémergent de la piraterie, URL : https://www.lepoint.fr/editos-du-point/michel-colomes/mer-rouge-le-retour-des-pirates-16-03-2017-2112224_55.php

[46] P. Rekacewicz, *Famine conflit et piraterie autour du golfe d'Aden*, Le monde diplomatique, Carte, Présentation du conflit autour du golfe d'Aden, URL : https://www.monde-diplomatique.fr/cartes/golfeaden

[47] F. Janci, Commandant Marine Nationale du Havre, Capitaine de Vaisseaux, Délégué départemental de la Seine-Maritime, entretien téléphonique.

[48] Dr Hoffman et J. Duesberg, *Histoire du commerce de la géographie et de la navigation chez tous les peuples et dans tous les Etats depuis les premiers âges jusqu'aux temps modernes*, Sagnier et Bray, 1849, page 40.

[49] B. Barthe, *Le crépuscule des contrebandiers du détroit d'Ormuz*, Le monde, Article, 2016, Trafic maritime dans le détroit d'Ormuz, URL : https://www.lemonde.fr/international/article/2016/06/01/sur-le-detroit-d-ormuz-le-crepuscule-des-contrebandiers_4930125_3210.html

[50] P. Droz-Vincent, *Emirats Arabes Unis*, Encyclopaedia, Histoire et émergence des émirats arabes unis, URL : https://www.universalis.fr/encyclopedie/emirats-arabes-unis/2-histoire/

[51] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 53, 163 pages.

[52] *Idem*.

[53] J-P. Chardon, *Les mobilités de l'appropriation violentes : Traite, Course et Piraterie*, Atlas Caraïbes, Présentation des courses de piraterie, URL : https://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/fr/page-189.html

[54] *Ibid.*

[55] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 55, 163 pages.

B. Le dynamisme de la piraterie en mer : L'évolution de la piraterie en mer

La mondialisation a conduit à un dynamisme de la piraterie. Ainsi, se développe la piraterie en mer de Chine (1) et au large de la Corne de l'Afrique (2).

1) Le développement de la piraterie en Mer de Chine

Au XVIème siècle, les Mings qui ont restreint le commerce extérieur avec une "*politique de prohibition maritime"*[56], s'entendent avec des émissaires venus du Portugal pour servir leurs intérêts. Les wakou, qui continuent de sévir sur les côtes chinoises, deviennent la cible des flibustes portugais. Ces européens venus s'installer à Macao en 1550[57], sous autorisation impériale chinoise[58], deviendront par la suite un atout pour l'empire[59].

Le commerce japonais est ébranlé par la dynastie Ming[60]. Les restrictions de négoce avec l'extérieur[61] engendrent une recrudescence des attaques des pirates. Les côtes chinoises au XVIIème siècle[62] et au XVIIIème siècle sont principalement touchées en raison de cette législation limitative[63].

La navigation des eaux d'Asie du sud-est devient périlleuse. La présence des pirates provoque l'insécurité du trafic en mer. Au XVIIIème siècle, la piraterie chinoise prend une place importante. Une confédération est mise en place[64]. Le pirate Shing contrôle une immense armada de pirates sur les eaux intérieures chinoises[65].

Les pillages des villages côtiers et des navires de commerce témoignent de la puissance de cette confédération. Shing Shih, épouse de ce dernier et successeur de la flotte, appliqua avec rigueur les règles des pirates.

Cette escadrille marque l'âge d'or de la piraterie en mer de Chine. Au début du XIXème siècle, le gouvernement tente de les stopper[66] mais en vain. La fin du contrôle des eaux par cette

---

[56] P. Calanca, *Wokou un terme au long cours ?*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014 , page 73, 496 pages.

[57] *Ibid*, page 74.

[58] *Macao : Une province portugaise en terre Chinoise*, H.M, 1956, page 85, L'histoire de la présence Portugaise dans les eaux Asiatiques, URL : https://www.persee.fr/doc/polit_0032-342x_1956_num_21_1_6180

[59] C. Kessler, *La piraterie au Japon*, La revue des ressources, 2010, article, Histoire de la piraterie au Japon, URL: https://www.larevuedesressources.org/la-piraterie-au-japon,1652.html

[60] *Histoire de la dynastie Ming (1368-1644)*, Présentation de la chute de l'empire Ming, URL : https://www.merveilles-du-monde.com/Cite-interdite/Dynastie-Ming.php

[61] P. Calanca, *Wokou un terme au long cours ?*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014 , page 73, 496 pages.

[62] B. Roman-Amat, *13 Aout 1281 Les Japonais repoussent une invasion mongole*, Herodote, 2019, Histoire du conflit sino-mongol, URL : https://www.herodote.net/13_aout_1281-evenement-12810813.php

[63] P. Calanca, *Wokou un terme au long cours ?* Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014 , page 73, 496 pages.

[64] *Idem*.

[65] *Idem*.

[66] P. Calanca, *Wokou un terme au long cours ?* Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014 , page 73, 496 pages.

flotte est finalement due à une amnistie avec le gouvernement[67]. Cette trêve permet à la Chine de reprendre le contrôle de ces eaux et de combattre la piraterie plus aisément.

Au XIXème siècle, la piraterie en Asie du Sud-Est demeure cependant très active[68]. Le retrait des européens de la mer de Chine laisse place à une multiplication des raids pirates[69]. Le passage aux bateaux à vapeur et les évolutions matérielles marquent finalement le déclin de la piraterie de ce siècle.

2) La piraterie de la Corne de l'Afrique au XXème siècle

Le XXème siècle marque un tournant dans la piraterie et dans l'évolution de ses moyens. Le patrimoine laissé par les brigands du XXème siècle, s'éloigne de la vision moderne de la piraterie.

Cette évolution est liée à la création du canal de Suez[70]. Ce dernier représente désormais une nouvelle route maritime commerciale pour les navires d'Orient, d'Occident et d'Europe. Il représente une force économique et financière. C'est d'ailleurs un espace de grandes convoitises, source de revendications[71]. Ce commerce représente une véritable opportunité pour les pirates.

La Somalie[72], bassin de la piraterie de la corne de l'Afrique[73], a été extrêmement fragilisée après l'indépendance du Somaliland en 1991. Cette date marque le tournant d'un Etat désormais qualifié de "*failed state*"[74] littéralement *Etat failli*[75].

La situation locale a suscité un vif engouement de la doctrine. Le gouvernement somalien du président Siad Barre est confronté à une guerre civile[76]. Cette guerre marque avec effroi le début d'une longue déliquescence.

Cette déchéance de l'Etat somalien se poursuit. La piraterie somalienne, jusqu'à lors combattue, connait une véritable explosion. Le Puntland[77] prendra finalement une "*trajectoire différente*"[78] de son voisin du Somaliland. Il est le centre névralgique de la piraterie somalienne mais aussi de trafics d'armes ou de drogue. Le Puntland est qualifié de "*province autonome depuis 1998, (...) spécialisé dans la piraterie*"[79].

---

[67] *Idem*.
[68] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 37.
[69] *Ibid, page 38.*
[70] L. Cailloce, *Suez : Les 150 ans d'un canal très disputé*, CNRS le Journal, 2020, L'histoire du Canal de Suez, URL : https://lejournal.cnrs.fr/articles/suez-les-150-ans-dun-canal-tres-dispute
[71] *Idem*.
[72] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 139.
[73] *Idem*.
[74] F. Guiziou , *La piraterie Somalienne : innovation masque du désordre et mondialisation,* Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014 , page 199, 496 pages.
[75] F. Dupont, Capitaine de frégate de réserve, superviseur au *MICA center de Brest Marine Nationale*, entretien téléphonique.
[76] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme,* publibook, page 110, 163 pages.
[77] *Ibid*, page 140.
[78] *Idem*.
[79] *Idem.*

La fragilité économique et politique locale facilitent son apogée. Pour l'heure la piraterie, bien que non menaçante pour l'économie mondiale[80], représente cependant une véritable menace maritime pour tous les navires en transit.

Le Capitaine de Vaisseaux LEQUILLIEC[81] évoque aussi cette notion de "*déprédation de la Somalie*" conduite par la piraterie avec le "*rêve de faire fortune*".

Une véritable évolution des techniques employées par les pirates est constatée. C'est le cas notamment sur la côte ouest de l'Afrique, où l'emploi des armes il y a deux décennies n'était pas systématique[82].

§2 : Les répercussions liées à l'activité de piraterie

Le système politico-économique est étroitement lié à la piraterie. De ce fait il convient d'appréhender la fragilité économique et les conséquences politiques qui en résultent (A.). Outre la faiblesse politico-économique, la vulnérabilité de l'écosystème et l'altération du contexte sociétal (B.) sont des conséquences de l'activité de piraterie.

A. La fragilité économique et les conséquences politiques

L'activité de flibuste engendre de nombreuses répercussions : l'économie s'en retrouve essoufflée, fragilisée (1). Cela mène à une dégradation du contexte politique (2).

1) Une économie essoufflée par la piraterie ?

Au large de la Corne de l'Afrique, dans un pays connu du monde de la piraterie, la crise politique et économique interne a conduit à un effondrement du système.

La Somalie, touchée par une guerre civile en 1991[83], permet de constater cet affaiblissement du contrôle de la piraterie. Les pirates jusqu'à lors contenus par le gouvernement[84] sont de ce fait libres d'agir à leur guise[85].C'est l'ensemble de la Corne de l'Afrique qui est impacté. Elle se situe dans le golfe d'Aden et possède une position géographique du crime optimale[86].

Les navires qui transitent par le canal de Suez, situé à l'embouchure de la mer Rouge, font de cet espace un point culminant du commerce mondial.

---

[80] *Ibid*, page 111.

[81] J-M Lequilliec, Capitaine de Vaisseaux, secrétaire général du conseil de la fonction militaire de la marine nationale, entretien téléphonique.

[82] C. Chevallier, Conseiller technique de la station de pilotage du Havre, Ancien pilote pour la société Delmas sur la côte Ouest Africaine, entretien téléphonique.

[83] J-C. Mabire, *Tragédie Africaine : Somalie l'interminable crise*, revue Herodote la découverte, n° 111, 2003, page 57 à 80.

[84] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 141, Café-Défense de 2012, analyse de l'Amiral L. Merer.

[85] *Ibid*, page 140.

[86] F. Guiziou, *La piraterie Somalienne : innovation, masque du désordre et mondialisation*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014 , page 198 , 496 pages.

Cette proximité avec le trafic maritime représente alors une aubaine pour tout brigand des mers. Cette piraterie autrefois "*réponse*" devient "*une piraterie d'opportunité*[87]. Cette zone marchande est un poumon économique du monde. La circulation y est dense.

Toutefois, ces pays très touchés par la pauvreté, ne peuvent pas profiter de la richesse de ce trafic. La piraterie fait alors son apparition. C'est dès lors une "*solution*" pour s'enrichir. *Christophe HOURY* parle d'une "*industrialisation du phénomène*"[88].

Il ne s'agit pas uniquement d'un gouffre économique au large de la Somalie. En effet depuis plusieurs années déjà, la piraterie a envahi les côtes sud-est asiatique. La crise financière qui a touché l'Asie du sud-est en 1997 a conduit à un exode vers les grandes villes et notamment vers Singapour[89]. Cette ville qui se situe sur la trajectoire du détroit de Malacca est une zone de commerce maritime intense.

Il s'agissait parfois de servir des groupes criminels. La piraterie est un système bien coordonné. Entre 2008 et 2015 le MICA center[90] a constaté une croissance des événements touchant le sud-est de l'Asie[91].

2) La dégradation du contexte politique

Frédéric DUPONT[92] ou encore *François GUIZIOU*[93] utilisent l'expression "*d'Etat failli*"[94]. Il n'y existe aucun système économique stable. Cette guerre[95] civile somalienne engendre un recul de l'Etat sur le plan politico-économique. Le commerce extérieur n'est pas développé.

Le territoire du Puntland s'est organisé autour du commerce criminel tel que le trafic d'armes, de drogue ou d'esclaves[96]. Le manque de contrôle s'explique par l'absence de politique cohérente au sein du territoire somalien. Le conflit qui oppose le Puntland au Somaliland ne fait que renforcer cette dégradation du contrôle de la piraterie. Aucune politique étatique ne peut s'établir dans un tel contexte.

La piraterie des eaux de la mer de Chine est dès lors l'œuvre d'organisations mafieuses. On retrouve ici l'idée d'un contrôle par la triade[97]. Le détroit de Malacca est un passage incontournable pour le commerce maritime. Les organisations mafieuses locales s'y sont installées pour prospérer au sein du crime. Cette autoroute du commerce facilite le trafic et le

---

[87] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 141, Café-Défense de 2012, analyse de l'Amiral L. Merer.

[88] *Idem*.

[89] *Ibid*, page 137.

[90] MICA Center, Maritime Information Cooperation Awareness Center, Centre d'expertise français dédié à la sûreté maritime à compétence mondiale.

[91] Bilan annuel 2019 de la Marine nationale, *MICA center* (Le Maritime Information Cooperation & Awareness center), page 30.

[92] F. Dupont, Capitaine de frégate de réserve, superviseur au MICA center de Brest Marine Nationale, entretien téléphonique.

[93] F. Guiziou, *La piraterie Somalienne : innovation, masque du désordre et mondialisation*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014, page 197, 496 pages.

[94] *Ibid*, page 199

[95] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 110, 163 pages.

[96] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 140.

[97] E. Nguyen, *L'Asie géopilitique: de la colonisation à la conquête du monde*, Studyrama, page 130.

contrôle de ces groupes insurrectionnels. *Mais ce contrôle est-il facilité par le soutien de forces locales ?*

Olivier LASMOLES[98], *Raymond FISMAN* et *Edward MIGUEL* insistent sur le terme de corruption comme "*évidemment*" présente dans ces zones du globe. Le Conseil de sécurité des Nations Unies a d'ailleurs déclaré que " *la piraterie aggrave l'instabilité en Somalie (...) qui viennent financer de nouvelles activités criminelles, la* ***corruption*** *et le terrorisme* »"[99].

C'est bien la preuve que même le Conseil de sécurité des Nations Unies reconnait que l'éventuelle corruption est considérée comme un facteur d'instabilité des pays touchés par la piraterie. Toutefois, associer corruption et piraterie doit être fait avec précaution : d'une part, prouver les origines de blanchiment d'argent des activités illégales n'est pas chose aisée. D'autre part, cette corruption ne s'attache qu'à la grande piraterie.

La grande piraterie est organisée. Elle est dirigée par des organisations telles que les milices ou les mafias (triade). La petite piraterie consiste quant à elle en de petits vols.

Certains auteurs[100] rejettent l'idée qu'un lien soit établi entre la piraterie et la politique. Si on reprend la définition de la convention de Montego Bay[101], la piraterie est réalisée "*à des fins privées"*. Ce simple terme revient donc à exclure toute implication d'une politique gouvernementale quelle qu'elle soit. Il y a donc controverse au sein même de la doctrine concernant cette possibilité d'admettre une corruption de la politique.

B. La vulnérabilité de l'écosystème et l'altération du contexte sociétal

Autre conséquence des attaques de ces hors la loi : la vulnérabilité de l'écosystème (1). De ce fait, le contexte sociétal se retrouve à son tour impacté par cette activité (2).

1) La piraterie : l'effet induit sur un écosystème dégradé

Plusieurs raisons ont conduit les pêcheurs à devenir pirates. Ce phénomène est constaté aussi dans les eaux somaliennes. En Asie le climat incite les pêcheurs à embrasser la voie de la criminalité organisée. La piraterie devient plus lucrative que la pêche.

Par ailleurs, un constat est souvent fait sur l'appropriation illégale de la pêche dans les eaux territoriales des Etats voisins. Des bateaux battant pavillon yéménite[102] ont déjà été aperçus dans les eaux somaliennes. Ces intrusions illicites s'opposent au respect des lignes de démarcation des eaux territoriales.

Une organisation parmi les pêcheurs a conduit ces derniers à se retourner vers l'activité de pirates lors des périodes de mousson où la pêche est impossible. Cette organisation consistait

---

[98] O. Lasmoles, Enseigne de vaisseau réservist ops, Docteur en droit, Professeur de droit maritime EMN, Enseignant université de Lille, entretien téléphonique.

[99] *Le conseil de sécurité renouvelle les autorisations de lutte contre la piraterie au large de la Somalie*, ONU info, 2018, Présentation de la lutte menée au large de la Somalie, URL : https://news.un.org/fr/story/2018/11/1028472

[100] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 44.

[101] *Convention des Nations Unis sur le droit de la mer*, 157 Etats signataires, Montego Bay le 10 Décembre 1982, Entrée en vigueur le 16 Novembre 1994, Article 101.

[102] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 141, Café-défense de 2012, analyse Amiral L. Merer.

en la mise en place "*d'une structure mutualiste*"[103] entre les pêcheurs. Ils s'assurent une pérennité financière.

Le rendement attendu par certains pays et les conditions climatiques en plus des dangers de la piraterie limitent l'activité de pêche. Ces conditions les amènent à se mettre de plus en plus en danger. Nombreux sont les bateaux qui finissent par s'échouer sur les côtes. Ce sujet fut l'objet d'une conférence sur le mystère des "*bateaux fantômes*"[104].

Enfin, le secteur de la pêche a été fortement touché par le fléau qui s'est abattu dans l'océan Indien en 2004. Ce tsunami fut le coup de grâce à une économie halieutique déjà fortement fragilisée. Les navires de pêche et leurs matériels furent détruits. Les côtes somaliennes ont été particulièrement impactées[105]. La conséquence est telle que le mouvement d'engagement au sein de groupe de piraterie connait une croissance exponentielle. C'est une déprédation des ressources halieutiques du pays.

Le capitaine de vaisseau LEQUILLIEC[106], à la suite de ce tsunami, souligne les découvertes qui ont été faites. En effet ce tsunami a permis de mettre en évidence l'enfouissement de déchets radioactifs dans ces eaux. Est-ce là l'action des grands groupes industriels ? Ou est-ce l'œuvre de mafias internationales cherchant à se débarrasser de cette toxicité dans des eaux non surveillées ?

2) L'évolution et la réalité sociétale

La piraterie semble être une mine d'or pour tous ceux qui s'y engagent. Mais la réalité est autre. Ces régions sont durement touchées par la pauvreté. La piraterie organisée n'est pas suffisante pour s'en sortir. Même si l'appât du gain est grand, ceux envoyés en mer ne jouissent pas toujours du butin dérobé. Les organisations pirates s'en emparent et gèrent ces groupes insurrectionnels. La peur peut conduire à cet embrigadement.

Eric FRECON[107] reprend cette vision du *petit pirate* qui s'affère à exploiter la piraterie pour s'enrichir. L'un d'eux se confie sur l'organisation des détournements des navires. Un autre sur la mise en place d'un réseau criminel. C'est le *business* de la piraterie. C'est une réalité sociétale.

Le capitaine de vaisseaux LEQUILLIEC[108] reprend aussi l'idée qu'il ne s'agit pas toujours d'un enrôlement au sein des forces insurrectionnelles pirates. Quelques fois, c'est sur la base du volontariat : "*Ils rêvent de richesses*". Le manque d'éducation et la déprédation de certaines zones telles que la Somalie, n'assurent pas de qualifications professionnelles garantissant un emploi stable et des revenus suffisants. Comment cela pourrait-être possible si le gouvernement lui-même est qualifié d'Etat failli ?

---

[103] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 72.

[104] North Korean Ghost Ships - Bath Spa University, Research Centre for Environmental Humanities Talk by R. Winstanley-Chesters and film showing and Q&A by N. Leof Ahlmark.

[105] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 142.

[106] J-M. Lequilliec, Capitaine de Vaisseaux, secrétaire général du conseil de la fonction militaire de la marine nationale, entretien téléphonique.

[107] E. Frécon, *Pirates des villes, pirates des champs : une génération de pirates au coeur du détroit de Malacca (1990-2012)*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014, page 496 pages 220.

[108] J-M. Lequilliec, Capitaine de Vaisseaux, secrétaire général du conseil de la fonction militaire de la marine nationale, entretien téléphonique.

Mais il arrive aussi que des personnes avec un emploi fixe se retournent vers la piraterie. Cette situation, surprenante, s'explique par cet appât du gain. La piraterie est bien plus lucrative.

Section 2 : L'adaptabilité contemporaine des pirates

De multiples causes sont à l'origine de cette adaptabilité. La diffusion des connaissances et de l'organisation qui encadre la piraterie (§1) est l'une de ces causes. Toutefois il est à noter que la mondialisation s'inscrit comme un cadre durable de l'adaptation de la piraterie (§2).

§1 : Un fléau qui s'adapte et s'organise

Ce fléau est l'expansion de la piraterie. Cette expansion est permise par l'apport de connaissances nouvelles (A.) et par une meilleure organisation de ce phénomène (B.)

A. Des connaissances nouvelles

La piraterie s'est adaptée au rythme des progrès techniques et technologiques. On constate alors une transformation des moyens d'actions en mer de Chine (1). De nouveaux enjeux et de nouvelles démarches font leur apparition à la Corne de l'Afrique (2).

1) La transformation des moyens techniques en mer de Chine

Les pirates pour sévir en mer disposent d'un savoir-faire propre à leurs opérations. Le premier outil de leurs attaques est le bateau à moteur. Mais ce ne fut pas toujours le cas.

Alors que jusqu'au XVIIIème siècle le bateau était celui connu des œuvres culturelles, à grandes voiles, une évolution a conduit à une révolution de ces moyens. Après l'émergence des bateaux à vapeur, c'est finalement sur *les petits bateaux à moteur* que les pirates ont jeté leur dévolu[109]. Ces navires, rapides et faciles à manœuvrer sont le moyen de transport préféré des brigands.

Il est constaté de même une évolution des prises par les pirates. Alors qu'au XVIIIème il s'agissait de faire fortune dans l'or, les butins ou les navires piratés, le XXème et le XXIème siècles sont synonymes de plus grosses prises. La piraterie depuis Sching Shih a évolué.

Le vol et le brigandage sont attachés à la petite piraterie. En revanche les demandes de rançons et les prises d'otages sont assimilées à la grande piraterie.

La petite piraterie consiste en un vol non violent, de matériels ou d'objets à bord des navires ou des conteneurs[110]. La piraterie qualifiée de grande piraterie, est celle organisée. Elle répond aux agissements de groupes indépendants. Elle agit souvent avec violence. Certains experts

[109] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 72.

[110] C. Lechevallier, Conseiller technique de la station de pilotage du Havre, entretien téléphonique.

insistent d'ailleurs sur l'idée que "*les grands groupes terroristes connus ont une capacité terroriste maritime*"[111].

Enfin, la mondialisation a entrainé une augmentation du trafic maritime et des échanges commerciaux. Le détroit de Malacca devient ainsi une zone particulièrement prisée par ces brigands.

2) La Corne de l'Afrique : nouveaux enjeux, nouvelles techniques

L'évolution du matériel par les pirates agissant au large de la Corne de l'Afrique est similaire à celle de la mer de Chine. Eux aussi disposent désormais de nouvelles techniques et de nouveaux matériels, tel que des bateaux à moteur, des échelles, des grappins et des armes à feux[112].

Cette modernité des transports et des engins[113], s'accompagne d'une nouvelle vision de la piraterie par ces criminels.

Jadis, peu instruits, les chefs de clans progressent désormais dans leurs plans d'attaques. Ils ont pris conscience de la valeur de la vie humaine. Une prise d'otage est plus lucrative s'ils prennent soin de la "*marchandise*", de l'équipage[114].

Stefan EKLÖF AMIRELL a d'ailleurs décrit une prise d'otage survenue en Somalie, sur le navire *MV Victoria* en 2009[115]. Dans son résumé, il retrace l'évolution des techniques des pirates pour monter à bord et notamment l'emploi d'un matériel spécifique. Celui-ci est bien souvent fourni par les milices, groupes militaires indépendants ou les mafias.

La réalisation du film *capitaine Phillips* de *Paul GREENGRASS* illustre cette évolution de leurs techniques et pratiques[116]. Cette œuvre audio-visuelle, tirée d'une histoire vraie, sensibilise le spectateur à la valeur marchande que représente dès lors la vie humaine.

Enfin, l'un des nouveaux enjeux de la piraterie, est la saisie du pétrole ou de cargo-pétrole. Il s'agit d'attaquer les plateformes pétrolières afin d'obtenir une rançon dans le cas de prise d'otages, ou de dérober et de revendre cet or noir.

---

[111] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 66 , 163 pages.

[112] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page72.

[113] S. Eklöf Amirell, *The tools of terror, technological development and moderne piracy*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014, page 185, 496 pages.

[114] Capitaine J. Meheust, Capitaine en second de navire société Bourbon, pris en otage en 2008, entretien téléphonique.

[115] S. Eklöf Amirell, *The tools of terror, technological development and moderne piracy*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014, page 193, 496 pages.

[116] F. Guiziou, *La piraterie somalienne : innovation, masque du désordre et mondialisation*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014, page 200, 496 pages.

B. Un phénomène de mieux en mieux organisé

L'organisation qui encadre la "*confrérie*" des pirates conduit à s'interroger sur le lobbying[117] de la piraterie (1) ainsi que sur l'exploitation des ressources qui en est faite (2).

1) Le lobbying de la piraterie

On entend par lobbying l'action menée dans le but de servir ses intérêts personnels. L'intérêt de la piraterie est l'exercice d'activités illégales. La pérennité de leur activité est assurée aux moyens des revenus tirés cette piraterie, du trafic d'armes mais également de l'esclavage[118].

De même, ce lobbying se retrouve dans l'organisation de la grande piraterie. En s'attaquant à de gros bâtiments, ils servent leurs intérêts sachant qu'une rançon de plusieurs milliers voire millions d'euros peut être réclamée.

Un point important dans la notion du lobbying pirate, est le financement d'activités terrestres. La piraterie organisée cherche à agir sur des cibles toujours plus grosses. En effet l'argent qui ressort de ces prises viendra financer les activités au sol de ces criminels. Ci-avant évoqué, les mafias et les groupes terroristes ou insurrectionnels contrôlent une partie des activités pirates en mer, que ce soit en mer de Chine ou au large de la Corne de l'Afrique. Les rançons servent alors à financer des activités militaires terrestres, des armes ou des guerres engagées au sol[119].

L'enseigne de vaisseau réserviste *Olivier LASMOLES*[120] décrit notamment ce phénomène de piraterie pour faire la guerre.

Enfin un véritable *business*[121] encadre la piraterie. C'est une aubaine pour les entreprises de sécurité privée qui s'enrichissent en organisant des protections et en proposant des agents de sécurité à bord des navires en transit. Il est de leur intérêt que l'activité perdure.

2) L'exploitation des ressources

Les prises et les ressources servent donc au financement des opérations terrestres des groupes d'insurgés en Somalie et pour la mafia en Asie.

Ces groupes organisés n'hésitent pas à employer tout moyen pour arriver à leur fin. En Asie ils tuent. En Somalie on constate à l'inverse une réglementation chez les pirates. Ils s'organisent autour d'un "*code des pirates*" octroyant des bonus ou retirant un malus selon les conditions dans lesquelles s'opèrent les attaques[122].

---

[117] B. Bathelot, Lobbying, 2020, **Définition** : Le lobbying est un ensemble d'actions d'influence et de pression menées par un lobby ou une entreprise pour défendre ses intérêts face à des institutions ou individus pouvant prendre des décisions qui pourraient l'affecter.

[118] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 63.

[119] *Ibid*, page 141.

[120] O. Lasmoles, Enseigne de vaisseau réserviste ops, Docteur en droit, Professeur de droit maritime EMN, Enseignant université de Lille, entretien téléphonique.

[121] F. Dupont, Capitaine de frégate de réserve, superviseur au MICA center de Brest Marine Nationale, entretien téléphonique.

[122] O. Lasmoles, Enseigne de vaisseau réserviste ops, Docteur en droit, Professeur de droit maritime EMN, Enseignant université de Lille, entretien téléphonique.

Au-delà de cet appât du gain, l'argent récolté lors des attaques de ces brigands assure la survie des populations locales souvent frappées par la pauvreté.

Charles MARTS[123] évoque la notion "*d'économie parallèle*". En effet, bien qu'une partie des ressources de la piraterie serve à l'armement des navires et à l'achat des armes ou au financement des hommes, *que devient le reste de ces sommes ?*

Ce crime organisé n'hésite pas à blanchir son argent pour le faire circuler librement sur le globe.

De cette manière, le butin est écoulé au sein des marchés financiers légaux. C'est en tout cas la pensée de certains auteurs qui comparent un "*boom économique*" pirate au blanchiment d'argent[124]. Certaines villes se sont spécialisées dans le crime organisé de la piraterie[125].

En mer de Chine, les prises et les ressources récupérées lors des assauts sont utilisées par la mafia. Ils volent les navires et les transforment afin de procéder à leur revente[126]. Ce phénomène de détournement de navire est très répandu en Asie.

Sur l'exploitation de ces ressources, peut-on cependant parler d'une économie de l'enlèvement dans le cas des prises d'otages ?

Les rançons servent à augmenter leurs économies. Ainsi la réponse peut être oui.

§ 2 : La mondialisation comme cadre durable d'adaptation de la piraterie

La piraterie a su prospérer à travers les âges. Cette constance, acquise avec la mondialisation, est aussi due à la révolution des moyens matériels (A.) et aux bouleversements du droit international dans ce domaine (B.).

A. La révolution des moyens matériels

Ces révolutions des moyens sont de nouvelles menaces (1) grandissantes pour les piratés. Mais alors que le piratage fait la richesse des uns, les piratés sont eux victimes de ces brigands des mers. Il s'agit là d'une comparaison entre l'infortune subie par les uns et la fortune acquise par les autres (2).

1) Les nouvelles menaces

Ces nouvelles menaces sont un danger provoquant incertitudes et inquiétudes des organisations internationales. Le bureau maritime international (BMI) signale "a*u moins dix-sept incidents (...) au large de la Somalie, contre une dizaine d'attaques en 2006*"[127].

Ces chiffres sont parlants, la croissance de la menace est indéniable. Le MICA center au travers de son bilan annuel montre aussi une croissance des incidents depuis 2008 que ce soit

[123] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 71.
[124] *Ibid*, page 72.
[125] *Ibid*, page 73.
[126] *Ibid*, page 74.
[127] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 112.

au large de la Corne de l'Afrique ou en mer de Chine. L'Asie du sud-est semble en effet particulièrement touchée par ces événements[128].

De même un lien est souvent fait entre l'année 2006, où la piraterie a chuté, et la prise du pouvoir par les tribunaux islamiques[129] en Somalie. Peut-on dire de ce fait que la reprise d'un pouvoir permettrait de contenir voire d'éradiquer la piraterie ?

Le danger que représente les pavillons pirates dépend du matériel dont ils disposent. Les armes utilisées lors des attaques et des prises d'otages ainsi que l'état d'esprit des pirates mettent en péril l'équipage[130].

Ces menaces, selon *Christian MENARD*[131], nécessitent pour le développement de la piraterie plusieurs facteurs. La Somalie dispose d'une position géographique propice. La Corne de l'Afrique se situe après le golfe d'Aden et la mer Rouge, lieu de passage obligé du canal de Suez et des navires commerçants.

En Asie le détroit de Malacca fait l'objet de nombreuses attaques en raison de sa disposition spatiale et de son étroitesse. Un lien existe : celui de la présence d'activités commerciales.

Alors que les menaces se situaient autrefois proches du littoral, désormais les eaux internationales sont davantage prisées[132]. Les pirates conduisent ensuite les navires piratés dans les eaux territoriales. Aucune intervention extérieure ne peut ainsi affluer sans l'accord des gouvernements.

2) De l'infortune des uns, à la fortune des autres

Cette expression, empruntée aux droits des assurances[133], fait référence ici à la fortune des pirates au détriment des piratés. La différence est notable est peut faire l'objet d'une controverse.

L'infortune des piratés est d'être pris en otage. Elle pénalise l'employeur ou les services de secours par une demande de rançon, causant ainsi un préjudice aux autorités et à leurs ressortissants : celui d'être justement pris en otage. Il faut dès lors rappeler le principe fort suivant "*la France n'abandonne pas ses ressortissants*"[134].

A l'inverse la fortune des autres est celle des pirates. Par leurs actions ils s'enrichissent aux mépris des ressources financières des piratés et de leur santé physique et psychologique.

Le pirate, bien qu'ayant évolué depuis le temps des caches-œil et des grands chapeaux, cherche avant tout à faire fortune : et ce même au détriment de ses victimes.

---

[128] Bilan annuel 2019 de la Marine nationale, *MICA center* (Le Maritime Information Cooperation & Awareness center).

[129] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, Chapitre 1 La piraterie et son histoire, page 113.

[130] Capitaine J. Meheust, *Capitaine de navire société Bourbon*, pris en otage en 2008, entretien téléphonique.

[131] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 64.

[132] F. Guiziou, *La piraterie somalienne : innovation, masque du désordre et mondialisation*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014, 496 pages.

[133] *L'infortune de quelques-uns à la fortune du plus grand nombre*, Lloyd's of London.

[134] Second Capitaine J. Meheust, Capitaine en second de navire de la société Bourbon, pris en otage en 2008, entretien téléphonique.

Dans une autre mesure, il est possible d'ajouter aux infortunés, les populations touchées par la pauvreté. Elles subissent aussi ce phénomène de criminalité permanente subissent les décisions des groupes indépendants par l'enrôlement forcé.

Certains auteurs n'hésitent pas à employer le terme de "*bonnes affaires*"[135]. L'être humain est ainsi perçu comme une valeur marchande, une monnaie d'échange.

B. Le droit international de la piraterie

Le droit international a répondu à ces nouveaux enjeux et à ces nouvelles menaces. On constate un véritable bouleversement contemporain de cette communauté interétatique (1). Mais est-il juste d'évoquer l'idée d'un "*terrorisme des mers*" ? (2).

1) Les bouleversements contemporains

Ces bouleversements sont marqués par l'évolution de l'image du pirate. La vision *folklorique* de celui-ci a disparu.

Ces changements concernent aussi l'appropriation géographique des territoires marins et des ressources halieutiques. La mutation des territoires depuis la fin du XXème siècle a entrainé la définition des zones géographiques terrestres et maritimes.

Désormais les zones maritimes sont délimitées. La mer territoriale, la ZEE et les eaux internationales assurent un meilleur encadrement des espaces maritimes étatiques[136].

Les ressources halieutiques sont ainsi la "*propriété*" des territoires côtiers disposant d'une mer territoriale.

Le Commandant *Nicolas CHERVY*[137] aborde l'idée d'un autre bouleversement. Celui de la piraterie moderne et de la vulnérabilité du réseau informatique portuaire.

Il faut relever une nouvelle menace, celle des hackers des mers. "*La dépendance croissante de l'électronique de bord*"[138] représente une faille dans le système de défense contre les pirates.

Ils s'attaquent ainsi aux contenus des bateaux, en modifiant leurs données informatiques. Ils n'hésitent pas ainsi à s'approprier des marchandises qui ne sont plus répertoriées.

L'autre incidence de ces hackers est la traversée de produits illicites. En piratant les systèmes informatiques, l'acheminement de contrebandes est facilité.

2) Un terrorisme des mers ?

Bien qu'il ait été mis en évidence l'existence d'un contrôle de la piraterie par des groupes insurrectionnels, la question se pose souvent de savoir s'il existe un terrorisme des mers.

---

[135] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 173.

[136] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 39.

[137] N. Chervy, Commandant de port, entretien téléphonique.

[138] ASP A. Babin, ASP (R) A. Valli, Marine Nationale, *Hackers des mers - De la piraterie au piratage*, Centre d'études stratégiques de la Marine, 2015, Article détaillant les hackers des mers, URL : https://www.colsbleus.fr/articles/6515

Le terrorisme[139] est connu pour agir sur plan terrestre. Ces groupes terroristes néanmoins, sont aujourd'hui capables d'assurer une activité terroriste en mer[140].

L'Organisation des Nations Unies fait d'ailleurs référence à l'idée que le combat mené contre le terrorisme est un *combat international*[141]. Le pirate qui agit pour son compte se distingue du terroriste qui "*a une motivation politique et idéologique"*[142].

Alors que le détroit de Malacca abrite des navires de commerce en transit, les activités terroristes sont plus facilement envisageables. La montée à bord est rendue plus simple par le passage de ce détroit.

Lors du séminaire "*Prochaine étape, le terrorisme maritime*"[143], l'idée d'une alliance entre pirates et groupes terroristes a été évoquée. Cette alliance révélerait alors un véritable danger pour les routes commerciales.

Le centre anti-piraterie basé à Singapour[144] représente un allié de taille dans la lutte contre la piraterie et le terrorisme maritime ; Singapour étant situé proche du détroit de Malacca.

Sa position géographique et stratégique fait de ce centre un organe essentiel de la lutte antipiraterie.

Cette "*capacité terroriste maritime*" fait-elle partie du conflit terroriste terrestre dominant ? Et si les prochaines cibles n'étaient pas, comme lors des attentats du world trade center, des centres économiques et financiers terrestres mais le commerce maritime ?

Il est vrai que "80% du commerce mondial s'effectue par la mer"[145]. L'impact qu'il soit médiatique, politique ou économique aurait un retentissement sur le commerce mondial.

A l'origine le terrorisme en mer consiste en des revendications politiques orchestrées par des détournements et des prises d'otages. C'est d'ailleurs ce que précise *Christophe HOURY* dans son ouvrage[146].

La doctrine s'oppose sur ce point. Certains[147] prétendent qu'un lien existe entre piraterie et terrorisme. D'autre au contraire rejettent cette idée[148]. En reprenant la définition même du pirate, il est vrai que ce dernier agit *à des fins privées*. Mais rien n'indique que le terroriste ne fasse pas de même. Il agit pour ses idéologies.

---

[139] La France **définit** le terrorisme, dans son *Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2013*, comme « *un mode d'action auquel ont recours des adversaires qui s'affranchissent des règles de guerre conventionnelle pour compenser l'insuffisance de leurs moyens et atteindre leurs objectifs politiques.* » Par ailleurs, le *Livre blanc* précise que le terrorisme « *[frappe] sans discernement des civils [et que] la violence [qu'il déploie] vise d'abord à tirer parti des effets que son irruption brutale produit sur les opinions publiques pour contraindre les gouvernements* », URL : https://www.gouvernement.fr/risques/comprendre-le-terrorisme

[140] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 66, 163 pages.

[141] *Ibid*, page 62.

[142] *Ibid*, page 56.

[143] *Ibid*, page 132.

[144] ReCAAP, *Regional cooperation agreement on combating piracy and armed robbery against sea in Asia*, Présentation d'une coopération pour le combat de la piraterie en mer d'Asie, URL : https://www.recaap.org/

[145] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 134, 163 pages.

[146] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 119

[147] J-M. Lecquilliec, Capitaine de Vaisseaux, secrétaire général du conseil de la fonction militaire de la marine nationale, entretien téléphonique.

[148] F. Guiziou, *La piraterie somalienne : innovation, masque du désordre et* mondialisation, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014, page 197 à 214, 496 pages.

Chapitre II : La lutte contre la piraterie de la mer de Chine à la Corne de l'Afrique

Cette lutte est un enjeu du XXIème siècle. C'est la raison pour laquelle la coalition des Etats (Section 1) est essentielle à la poursuite et à la sauvegarde des mers (Section 2). Elle se matérialise par la mise en œuvre opérationnelle des moyens de lutte.

Section 1 : La coalition d'acteurs internationaux dans la lutte contre la piraterie : l'élaboration d'un cadre d'action

La lutte internationale contre la piraterie a nécessité une codification afin de répondre à la menace (§1). Toutefois, afin que celle-ci soit efficace, la codification doit s'accompagner d'un consensus international (§2).

§1 : S'armer pour lutter contre la piraterie : la codification internationale

La codification est une arme juridique puissante. Celle-ci se traduit par l'élaboration de textes internationaux (A.) et par une collaboration des alliances mondiales (B.)

A. L'élaboration de textes internationaux

La piraterie a su évoluer depuis ses origines. Ses mutations ont contraint le monde à s'adapter. Les organisations mondiales ont réagi en conséquence (1), notamment par l'élaboration de traités multilatéraux (2).

1) La réaction des organisations mondiales

Face à cette insécurité maritime préoccupante, les organisations du monde réagissent et décident de s'associer afin d'unir leur force dans cette lutte commune. L'intérêt, au-delà de la défense des Etats régions impactés, est la lutte contre une violence inédite et menaçante pour tous. En effet, aujourd'hui le commerce mondial s'effectue à 80% par voie maritime[149]. Sa protection est donc un enjeu essentiel. En réponse à ces menaces, il a été créé l'organisation maritime internationale[150].

Les Etats parties doivent prendre part au devoir de sécurisation des mers et des zones d'embarcations. C'est un principe de coopération entre plusieurs pays.

[149] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 134, 163 pages.

[150] L'organisation maritime internationale (OMI) est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires, URL : http://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx.

Toutefois, une limite existe avec le respect des eaux territoriales. Si certains Etats s'accordent avec d'autres pour permettre un libre accès dans cette lutte, d'autre s'y opposent fermement.

La piraterie dépasse les frontières fixées par la souveraineté étatique. Elle est l'exemple emblématique du crime transnational. Celle-ci est d'ailleurs considérée par de nombreux auteurs comme le premier crime internationalement reconnu. Cet agissement illustre *parfaitement* la limite du droit des Etats puisque le comportement délictueux ou criminel peut être commis dans un lieu ne relevant justement d'aucune souveraineté : la haute mer, lieu qui échappe à la juridiction des Etats.

La prise en compte de la piraterie en droit international est intervenue parce que les Etats maritimes se sentaient tous indistinctement menacés par ce fléau. Afin de lutter contre cette nouvelle forme de criminalité face à laquelle ils étaient individuellement impuissants, les Etats acceptèrent d'étendre leurs bases de compétences traditionnelles. Il fut coutumièrement établi que le crime de piraterie fonderait pour chacun d'eux une compétence universelle, quelle que soit la nationalité du pirate dès lors qu'il est saisi en haute mer. Ainsi est né le premier crime dit international, dont la répression est assurée par l'ensemble des Etats, en vertu du droit international coutumier et ceci indépendamment de la nationalité du pirate.

Les organisations mondiales néanmoins s'accordent sur la finalité de la lutte orchestrée. Il ne faut pas laisser le danger s'installer. Ainsi, elles s'accordent au moyen de traités multilatéraux pour s'entendre sur les modes de répressions. La protection en mer est désormais mieux organisée.

2) Les traités multilatéraux des premières codifications à aujourd'hui

De nombreux traités furent signés dans le but d'établir un plan de lutte anti-piraterie. De même des organismes ont prévu au sein de leur structure des unités d'interventions et des missions spécialisées.

Parmi eux on retrouve notamment l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord[151], qui assure une protection des navires en transit en Méditerranée. Le Commandement de la Défense Aérospatiale de l'Amérique du Nord[152] a aussi déployé une mission de surveillance maritime dans l'intention de protéger les côtes canado-américaines.

En 1988 la convention de Rome[153] prévoit quant à elle une autre finalité. Il s'agit de réprimer les "*actes illicites commis contre la sécurité de la navigation maritime*" mais aussi contre les attaques des plates-formes pétrolières. Elle encadre un domaine plus large que celui de la convention de Montego Bay. Elle intervient sur l'ensemble de la sécurité de la navigation. Elle ne se limite pas à la notion de piraterie.

---

[151] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 66, 163 pages, OTAN.

[152] *Ibid*, page 67, NORAD.

[153] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 29.

Sur plan universel, l'Organisation des Nations Unies[154] a réagi en créant un office des Nations Unies contre les crimes[155] et le trafic de drogue. Initialement il fut créé pour déjouer les actions de piraterie somalienne. Aujourd'hui, cet office intervient "*dans six Etats*".

Le XXIème siècle ne fait pas exception aux missions de lutte contre la piraterie. C'est le cas de l'opération MALSINDO[156] de juillet 2004. Cette opération, qui fait collaborer l'Indonésie, la Malaisie et Singapour assure un contrôle permanent par l'intervention de patrouilles dans le détroit de Malacca.

2011 représente aussi une année charnière. Premièrement sur le plan des attaques : c'est une année fortement affectée par ces incidents. Deuxièmement sur les propositions de lutte : le rapport Lang[157] présenté à l'Organisation des Nations Unies met en évidence l'urgence dans laquelle il faut réagir face à la menace pirate. Ce rapport est suivi par une résolution du Conseil de sécurité[158] quelques mois plus tard. Ce dernier propose "*une réponse globale et complète*". Il est fait mention de cette urgence de sécuriser, dissuader et fait prévaloir le droit et le développement face à la menace.

Finalement, les textes les plus connus sont la convention de Genève et de Montego Bay. La première présente la piraterie en insistant sur sa qualification. La seconde encadre cette définition et précise les nouvelles mentions notamment sur le caractère "*illicite*" et les "*fins privées"* au terme desquels sont réalisées ces attaques.

La convention de Montego Bay fut complétée par une loi française en 2011[159]. Cette dernière assure une répression et une intervention sur les navires sans pavillon. Si la convention de Montego Bay définit bien ce qu'est la piraterie, elle reste "*silencieuse*" sur la compétence juridictionnelle. Cette loi octroie à la France le droit de soumettre les navires sans pavillon à sa juridiction.

B. Les alliances mondiales

Outre les accords internationaux, la nécessité d'un consensualisme (1) entre les Etats est alors apparu comme indispensable. Peut-on néanmoins parler d'une collaboration exemplaire entre eux ? (2).

1) Un consensualisme nécessaire

La répression qui est exercée individuellement par les Etats régions n'est pas toujours suffisante. Elle est bien souvent inefficace. Dans cette mesure, le renfort international est un atout essentiel. Cet appui extérieur des Etats tiers est une garantie pour la protection des eaux du monde. La mer ne peut pas être un espace où règne une impunité totale.

---

[154] Organisation des Nations Unies, ONU.

[155] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 117.

[156] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 138, MALSINDO : Malaisie, Singapour, Indonésie.

[157] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 113.

[158] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 115.

[159] 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*, JORF n°0004 du 6 janvier 2011, page 374.

Ce consensualisme qui s'exprime par des accords interétatiques permet dans certaines situations le transfert des pirates. C'est ce que décrit Éric CHABOUREAU[160] dans sa présentation des accords de transfert.

La convention de Montego Bay, en définissant la piraterie, laisse entendre cette nécessité d'unité des Etats du monde. Cette lutte ne peut être réalisée avec succès qu'avec la coopération de l'ensemble des Etats signataires. Toutefois, cette unité entre Etats n'est qu'illusion. La répression contre les pirates est souvent propre à chacun d'eux.

Ainsi les systèmes répressifs varient en fonction du pays.

Par ailleurs, les régions touchées par la piraterie telles que les pays proches du détroit de Malacca doivent renforcer leurs patrouilles. Cela certifie leur engagement dans cette lutte. La coopération internationale intervient en force concourante. Cela assure une sécurité locale supplémentaire.

Une résolution[161] de l'organisation maritime internationale insiste sur la nécessité de ce consensualisme pour assurer une lutte constante. Ce consensus enfin ne peut être établi qu'avec la bonne entente et la bonne volonté[162] de chacun des Etats membres.

2) Une collaboration exemplaire ?

Cette collaboration connait certaines limites. La définition de la piraterie, précisée par les conventions, exclut qu'elle puisse intervenir à des fins politiques.

Cette idée est très clairement reprise par les différentes organisations. Toutefois, la piraterie prétendument *réalisée dans un but personnel*, a fait l'objet de nombreux détournements de navires à des fins de revendications politiques.

Alors que certains Etats rejettent la piraterie politique, d'autres n'hésitent pas à qualifier les revendications de l'opposition comme telle, afin de pouvoir les réprimer plus aisément. Cette qualification répond donc à un intérêt personnel desdits Etats.

Une autre limite à cette collaboration est le principe de réserve en faveur de la compétence de l'Etat côtier : c'est le respect du principe de non-ingérence.

En effet, la convention de Montego Bay évoque les actes commis "*en haute mer*". La mer territoriale est donc exclue. Des accords internationaux peuvent fort heureusement permettre aux Etats d'intervenir dans le but d'assurer la poursuite des pirates.

Dans le détroit de Malacca, les îles qui l'entourent assurent un détachement rapide vers la haute mer. Les systèmes de coopérations régionaux y sont d'autant plus efficaces[163].

Bien que nécessaire, cette collaboration mérite encore quelques aménagements. La vision de la piraterie peut être interprétée différemment selon l'Etat. Pour certains, ce peut être un acte révolutionnaire, pour d'autres un putsch et non de la piraterie.

---

[160] E. Chaboureau, *La problématique des accords de transfert vers des Etats tiers des personnes suspectées d'acte de piraterie ou de vol à main armée conclu par l'Union Européenne et des Etats riverains de l'Océan Indien*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014, page 107, 496 pages.

[161] Résolution A. 545 (13) IMO, International Maritime Organisation, Résolution de lutte anti-piraterie, URL : http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.545.pdf

[162] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 124.

[163] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 127.

Comment savoir alors qui jouit de la qualification la plus exacte ? Le droit international n'apporte actuellement aucune réponse ferme, remettant en cause l'exemplarité de la collaboration des Etats

§2 : Le consensus dans l'organisation internationale

L'assurance que représente le consensus international des Etats doit permettre d'établir une protection des mers sous gouvernance internationale (A.). Cette protection est ajoutée au devoir de sécurisation des mers par les Etats côtiers directement impactés (B.).

A. Une protection des mers sous gouvernance internationale

Désormais, la protection des mers n'est plus seulement du ressort des Etats côtiers. Il existe une compétence universelle des Etats face à la menace (1). Les grandes puissances fédératrices occupent dès lors un rôle prépondérant dans cette lutte (2).

1) La compétence universelle des Etats face à la menace

La piraterie, bien que peu médiatisée aujourd'hui, nécessite l'unité des Etats pour organiser cette lutte.

Lorsque des attaques surviennent, elles ne concernent pas seulement les Etats dont le navire piraté bat pavillon. Les forces extérieures intervenantes peuvent être de diverses nationalités. Il n'est pas imposé le soutien d'une nationalité en particulier. C'est là que ressort ce caractère universel de la compétence des Etats.

Ils sont nombreux à exercer une activité commerciale maritime. De ce fait, ils sont tous impliqués dans la défense des navires commerciaux en transit. Cette défense intervient autant lors de la traversée du canal de Suez et de la Corne de l'Afrique, qu'à l'embouchure de la mer de Chine. Cette dernière est plus encline aux manifestations de brigandages. Cette croissance s'explique par la puissance commerciale des Etats riverains de cette zone.

La doctrine s'est ainsi posé la question de savoir si la mer appartient à tous ou si finalement elle n'appartenait à personne. La négative est rejetée. La haute mer est donc un espace de droit universel[164]. Les Etats ne peuvent y imposer leur juridiction.

Nombreuses sont les opérations internationales déployées au large de la Corne de l'Afrique. La zone de grands dangers reste toutefois la mer de Chine où sévit une véritable culture du crime maritime. La lutte est centrée sur cette zone.

Paradoxalement même si les chiffres de la piraterie ont chuté en 2005, après la mise en place de l'opération MALSINDO et des patrouilles de surveillance en mer de Chine, les événements n'ont cessé de croitre[165].

---

[164] G. Gidel, *Le droit international public de la mer*, page 213-214, Citation de C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 950. Notion de rescommunis : "*la haute mer, sans avoir toutes les caractéristiques d'une rescommunis parfaite, n'est certainement pas une resnullius"*.

[165] Bilan annuel 2019 de la Marine nationale, *MICA center* (Le Maritime Information Cooperation & Awareness center), page 30, Plus de 125 événements répertoriés en 2015.

Enfin, cette notion d'universalité est inscrite à l'article 105 de la convention de Montego Bay[166]. Tout Etat est ainsi compétent pour juger.

2) Les grandes puissances fédératrices

La notion de grandes puissances fédératrices renvoie aux systèmes de préventions interétatiques dont l'opération Atalante[167].

Cette-ci est un regroupement de puissances navales de plusieurs Etats tels que la France, l'Allemagne ou l'Espagne. Ce sont des forces navales militaires[168].

Cette opération lancée par l'Union Européenne en 2008[169] assure une protection des navires en transit. Elle intervient lors de prises d'otages. Amarrée dans le golfe d'Aden, cette coalition est un soutien précieux pour les navires commerciaux de l'Asie à l'Europe. Le centre anti-piraterie situé à Singapour est quant à lui un des symboles de la puissance de certaines nations bien décidées à se débarrasser du problème pirate.

Ces grandes puissances ne doivent cependant pas limiter l'intervention des Etats régions. Dans le cas de la Somalie et de l'Asie, il s'agit d'opérations internationales complémentaires dont le leitmotiv est la "*coordination et la coopération*"[170].

Ces organisations ont conduit à la création du Bureau Maritime International (BMI) qui est chargé du recensement des attaques[171].

Ces grandes puissances peuvent rapidement intervenir comme soutien aux Etats régionaux en s'appuyant sur leurs capacités financières. En effet, les régions victimes de la piraterie sont souvent frappées de pauvreté. Les ressources déployées contre ces brigands ne sont pas suffisantes. Les garde-côtes eux-mêmes ne sont plus financés. Ils n'assurent plus de surveillance (exemple de la Somalie).

Les grandes routes maritimes concernent la majorité des Etats. Il y a un droit d'arraisonner en haute mer les bateaux pirates ou soupçonner de l'être. Ainsi c'est l'ensemble des nations qui est concerné.

B. Le devoir de sécurisation en mer des Etats côtiers

Les Etats non côtiers, bien que responsables de la protection des mers, ne sont pas les seuls à devoir intervenir. Les Etats riverains ont l'obligation de protéger leurs routes maritimes (1). Cette protection est difficile à mettre en place, ainsi l'assurance d'une sécurité en mer par les Etats côtiers s'en trouve complexifiée (2).

---

[166] *Reconnaissance de la compétence universelle des Etats pour lutter contre la piraterie pour les incidents survenus en mer et ne relevant de la juridiction d'aucun Etat*, article 105 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, URL : https://www.senat.fr/rap/l09-369/l09-3695.html

[167] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 124.

[168] F. Janci, Commandant Marine Nationale du Havre, Capitaine de Vaisseaux, Délégué départemental de la Seine-Maritime et O. Lasmoles, Enseigne de vaisseau réserviste ops, Docteur en droit, Professeur de droit maritime EMN, Enseignant université de Lille, Entretien téléphonique.

[169] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 124.

[170] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 124.

[171] *Idem*.

1) L'obligation de protéger les routes maritimes

Il n'est pas rare de constater une protection interne des territoires touchés. Au-delà de l'intervention internationale pour défendre leurs côtes, les régions affectées ont aussi ce devoir de sécuriser leur littoral.

Malheureusement celui-ci n'est pas toujours respecté. Entre un "*Etat failli*", la corruption et l'absence de service de surveillance, la protection des routes maritimes par les Etats régionaux semble être utopique.

Certaines zones s'impliquent à hauteur de leur capacité. Quand l'Etat est réactif, mais que le crime augmente, la solution doit être recherchée au niveau international. C'est notamment ce qu'ont fait la Malaisie, Singapour et l'Indonésie[172] en créant MALSINDO et ses patrouilles en mer.

Le Japon qui répond aujourd'hui à une sécurité sur l'ensemble des mers, se limitait jusqu'en 2009 à "*protéger uniquement les navires battant pavillon japonais*"[173].

2) L'assurance d'une sécurité en mer complexifiée

Assurer la sécurité de sa mer territoriale est souvent impossible dans des pays tels que la Somalie. Protéger les zones extérieures comme leur zone économique exclusive est encore plus difficile.

La mauvaise volonté de certains territoires est un des facteurs de complexité : par fierté ou orgueil ils refusent des accords avec les grandes puissances navales disposées à leur venir en aide. Cela permettrait pourtant de poursuivre dans leurs eaux territoriales des pirates en fuite.

La seconde difficulté concerne l'extradition et le jugement des pirates[174]. Lorsque les pirates sont arrêtés, leur pays d'origine peuvent imposer un rapatriement ou une extradition dans le but de les juger. Cette situation soumet le navire qui les a arrêtés à les remettre aux autorités locales. Le risque n'est-il pas une remise en liberté immédiate ? La question reste sans réponse. Bien que la corruption soit visible à plusieurs niveaux, le principe de non-ingérence limite l'intervention des Etats tiers dans la résolution de ce conflit.

Autre obstacle, précédemment énoncé, celui du débat juridique de la liberté de la haute mer[175]. Malgré la tentative des Etats côtiers de s'approprier ces zones, la convention de Montego Bay limite les espaces maritimes susceptibles d'appropriation et insiste sur le principe de non-ingérence en rappelant aux Etats leur souveraineté.

Enfin, les Etats côtiers ne peuvent pas seuls assurer la protection des routes maritimes pour deux raisons. La première, ces routes sont empruntées par divers navires commerciaux ou de plaisance battants pavillon de nationalités multiples. Ensuite, ces routes se situent dans un espace de droit international.

Pour autant la sécurité maritime est-elle un bien public international ?

---

[172] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 87, 163 pages.

[173] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 165.

[174] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 84.

[175] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 93.

Les Etats voisins sont parfois incapables de les protéger contrairement aux flottes internationales.

Section 2 : De la poursuite des pirates à la sauvegarde des mers : mise en œuvre opérationnelle

Afin d'établir la mise en œuvre opérationnelle, il a fallu agir contre la criminalité maritime. Cette réponse fut d'abord l'élaboration d'une justice pour les piratés contre les pirates (§1.). S'est alors posée la question de la sécurité en mer comme solution aux crimes perpétrés (§2.).

§1 : Les effets de la criminalité maritime : une justice pour les piratés

Face aux menaces de la piraterie, un volet juridique en réponse au système de cohésion internationale a été établi (A.). Mais cette compétence judiciaire est-elle sans faille ? (B.).

A. L'élaboration d'un volet juridique : cohésion internationale

Les systèmes de protection élaborés pour lutter contre la piraterie, notamment la codification, ont mené à l'élaboration d'un volet juridique. La piraterie et sa lutte empoisonnent l'économie et le déploiement des ressources financières (1). En réponse à ces menaces, le monde s'est pourvu d'un arsenal juridique (2).

1) L'impact économique et financier de la lutte contre la piraterie

Les conséquences économiques sont de plusieurs ordres : par exemple pour les entreprises, telles que celles d'armements, elles doivent répondre aux demandes de rançons. De plus, le financement des opérations de lutte a un coût, celui de contribuer aux dépenses militaires et de sécurités privées.

Le commerce est impacté à l'échelle des piratés. Si les navires en transit effectuent une traversée à des fins commerciales, tout piratage engendrera un retard. Les conséquences financières sont lourdes pour le navire piraté.

D'autre part, un des risques de la piraterie pour les routes commerciales, est le délaissement de celles-ci au profit de voies plus sûres. D'autres passages au fil de l'histoire ont connu une certaine désuétude. Mais qu'arrivera-t-il quand les voies commerciales maritimes ne seront plus suffisamment sécurisées et seront définitivement délaissées ?

Frédéric VALLON met en avant la trop grande place des routes maritimes[176]. Aujourd'hui, la richesse que rapporte une voie maritime et un port de commerce dépasse le risque engagé par les sociétés commerciales. La route maritime représente pour l'heure un "*accès au commerce*

[176] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 104, 163 pages.

international (...) indispensable"[177]. Les risques sont inversement proportionnels au coût financier que le commerce maritime représente.

La mer symbolise un investissement économique lucratif. Elle est une réserve extraordinaire de ressources naturelles et un espace privilégié pour toutes activités de commerce. Néanmoins, la piraterie limite et entrave ce commerce.

Enfin, la dernière conséquence qu'engendre ces attaques se trouve au niveau financier. En effet les Etats régions doivent personnellement engager des moyens pour lutter et réprimer ces brigands.

A l'échelle internationale, le déploiement de troupes et des missions de sécurisation et de sauvetage représente aussi un investissement.

Cependant, les ressources matérielles, humaines et financières des services publics militaires d'un Etat dans la mission de lutte anti-piraterie[178], jouent un rôle stratégique. Ces investissements permettent de légitimer la nécessité des interventions. Le budget accordé à cette fin est donc plus conséquent.

2) Les nouveaux moyens de répression (instruments juridiques)

La piraterie a connu une véritable mutation. Elle a évolué sur l'organisation des attaques, mais aussi sur la réponse pénale. A une époque le pirate était condamné à la pendaison. Aujourd'hui des changements ont été opérés.

Au large de la Corne de l'Afrique, l'arrestation des pirates entraine soit des poursuites par l'Etat qui les a saisis[179], soit une remise aux pays dont ils sont ressortissants.

Officieusement[180] il est fait mention d'une remise en liberté de ces derniers après saisie de leurs matériels et en l'absence de poursuites engagées par l'Etat. Cette pratique, bien que non mentionnée dans les rapports, est devenue monnaie courante. Leur jugement n'est pas toujours possible, notamment si leur pays d'origine n'en prévoit aucun.

En revanche, en mer de Chine les arrestations de pirates conduisent principalement à une exécution. Leur peine est plus lourde. C'est pourquoi les pirates en Asie sont plus violents, "*ils n'ont rien à perdre*"[181].

En droit pénal international, n'est-il pas possible d'envisager une répression adaptée ?

Le droit pénal international ne connait aucune formation spécialisée interne pour extrader ou juger les pirates.

Finalement, l'organisation des Nations Unies a créé, après l'entrée en vigueur de la convention de 1982, un organe spécialisé sur les questions du droit de la mer : le Tribunal International du Droit de la Mer en 1996[182].

---

[177] *Idem.*

[178] Sirpa Marine, Opération Atalante, 2011, Description de l'opération, URL : https://www.defense.gouv.fr/marine/enjeux/l-europe-navale/operation-atalante

[179] Prise d'otage du Mersk Alabama, Film *Capitaine Phillips*.

[180] Source confidentielle.

[181] O. Lasmoles, Enseigne de vaisseau réserviste ops, Docteur en droit, Professeur de droit maritime EMN, Enseignant université de Lille, entretient téléphonique.

[182] Création du TIDM, Présentation de l'origine de ce tribunal, URL : https://www.itlos.org/fr/informations-generales/

L'affaire de la prise d'otage du Ponant[183] démontre cette solidarité entre les pays où l'incident a lieu et les services de secours des Etats intervenants. En l'espèce, la Somalie avait donné l'accord aux autorités militaires françaises d'intervenir pour "*résoudre la crise*"[184]. Les autorités françaises ont ensuite procédé au transfert des pirates vers la France. Cette affaire illustre les accords internationaux dans le cas d'arrestation et de jugement. Toutefois, il n'existe aujourd'hui aucun tribunal pénal international spécialisé dans la répression des activités de piraterie.

B. Une compétence judiciaire sans faille ?

Aujourd'hui, la réponse judiciaire reste vivement critiquée par la doctrine. En effet on constate une insuffisance des issues juridiques mondiales (1) ainsi qu'une absence d'échelle des peines internationales communes pour sanctionner ces pirates (2).

1) Une insuffisance des issues juridiques mondiales

L'échec de la création d'une cour internationale de lutte contre la piraterie peut s'expliquer par le coût que représente une telle formation. Le problème de l'intervention interne des Etats régionaux se rencontre également. Il y a débat sur la notion même de la piraterie entre les Etats.

Si certains envisagent la peine de mort, d'autre y sont fermement opposés. Dans ces conditions, établir un organe spécialisé pour juger les auteurs de ces actes semble compromis.

Cependant, rien n'empêche la création d'une telle cour, tant que les Etats y participent. Dès lors les ressortissants pourraient être jugés internationalement. Le refus de s'accorder sur une solution juridique mondiale permet de s'interroger sur cette "*criminalité dont on s'accommode ?*"[185].

L'intérêt de laisser prospérer la piraterie s'explique par le gain financier qu'elle rapporte. La critique qui ressort de ces insuffisances juridiques est la volonté de *laisser faire* la piraterie plutôt que de la réprimer internationalement. Ainsi, au-delà de l'absence d'une même définition ou du coût de la création d'une telle justice, la piraterie représente un business.

Poursuivre pour relâcher, se limiter à du flagrant délit pour réprimer : voilà la situation actuelle lors des arrestations au large de la Corne de l'Afrique. En Asie du sud-est peu d'informations sont données concernant les issues juridiques locales.

2) L'absence d'échelle des peines internationales

La doctrine[186] s'est interrogée sur "*l'hypothèse de création d'un tribunal pénal international spécialisé*". Le recours à des conventions déjà existantes et signées par la majorité des pays pourrait servir de fondement.

---

[183] J-M. Lecquilliec, Capitaine de Vaisseaux, secrétaire général du conseil de la fonction militaire de la marine nationale, entretient téléphonique.

[184] P. Delebecque, *piraterie : aspects de droit privé*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014, page 122, 496 pages.

[185] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit, pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 16.

[186] *Idem.*

Cependant, la justice a un prix. Une telle juridiction reviendrait à concurrencer celle des Etats.

Enfin, le risque d'accords officieux, de corruption et d'accoutumance demeure présent. Ce sont des limites. Le Tribunal Pénal International du Rwanda (TPIR)[187] fut vivement critiqué pour son manque de clarté[188] et l'implication de certains enquêteurs dans le dossier.

Actuellement il n'existe aucun tribunal pénal international spécialisé dans la répression pirate[189].

Les Seychelles ont tout de même accepté que soit construit sur leur sol une prison pour les pirates arrêtés. Ils acceptent de les poursuivre, avec l'accord des Nations européennes[190].

Le seul élément retenu de façon universelle, est le "*danger pour la sécurité maritim*e" et le "*crime qui constituent l'acte de piraterie, commis en haute mer*"[191].

§2 : La sécurité en mer comme système de prévention

Les efforts déployés pour garantir la sécurité en mer ont pour origine une intervention des puissances internationales (A.). Pour soutenir cette action des pouvoirs publics, une double garantie est admise avec la mise en place d'une sécurité et d'une protection privée (B.).

A. Intervention des puissances internationales

Assurer la sécurité en mer représente un espoir dans la lutte contre la piraterie. Les alliances internationales se développent et se projettent (1) afin de mettre en commun leurs ressources financières et matérielles (2). L'intérêt est de combattre ensemble un ennemi commun.

1) La projection des alliances internationales

Cette projection est la police en mer. Les opérations de surveillance et de sécurité en mer, dont Atalante, ne sont pas les seules à intervenir. Les Etats doivent assurer la sécurité en mer comme le prévoit l'article 10 de la convention de Genève[192].

Cette police en mer doit veiller à sécuriser et "*à renforcer les conditions de navigabilité des navires"*[193]. Le but poursuivi est la réduction des attaques, des abordages et par conséquent des prises d'otages.

Ce système de prévention est un atout. Lorsque les puissances militaires navales interviennent, c'est avant tout sur le terrain de la répression. Mais prévenir ces attaques assure

[187] Tribunal pénal international du Rwanda.

[188] T. Semana, *L'éthique politique Rwandaise au point mort*, Fribourg, page 156.

[189] O. Lasmoles, Enseigne de vaisseau réserviste ops, Docteur en droit, Professeur de droit, Professeur de droit maritime EMN, Enseignant université de Lille, entretien téléphonique.

[190] F. Dupont, Capitaine de frégate de réserve, superviseur au MICA center de Brest Marine Nationale, entretien téléphonique.

[191] C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, page 80.

[192] Article 10 de la convention de Genève sur la haute mer du 29 Avril 1958.

[193] F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, page 97, 163 pages.

au trafic maritime, commercial ou non, plus de sureté et ce dans le respect des accords internationaux conclus.

Il faut renforcer la prévention et poursuivre les interventions selon les principes énoncés par la charte des Nations Unies[194].

La mission de police en mer est d'identifier les pirates au moyen de l'enquête de pavillon[195]. Celle-ci peut se faire sur l'ensemble des mers. Cela relève du droit international.

Concernant le droit de visite et d'inspection, les forces publiques extérieures sont habilitées à vérifier la nature du bâtiment, son équipage et contrôler toutes informations complémentaires nécessaires à son identification.

L'Etat chargé de la poursuite en cas de fuite peut avec accord de l'Etat côtier, entrer dans ses eaux territoriales afin de saisir les fugitifs.

2) La mise en commun des ressources financières et matérielles

A plusieurs reprises, l'organisation des Nations Unies rappelle la mise en commun des ressources financières et matérielles comme base d'un bon consensus international.

Comme précédemment évoqué, la principale mutualisation des ressources anti-piraterie connue aujourd'hui est l'opération Atalante. Celle-ci regroupe des bâtiments de plusieurs forces navales militaires.

Les Etats, par des missions conjointes, se sont unis pour assurer la sécurité et la poursuite des pirates. Regroupant principalement des membres de l'Union européenne, leurs actions peuvent consister en l'intervention des forces pour la libération d'otages retenus par des pirates.

Ils servent aussi de médiateur dans les négociations avec ces derniers. L'opération Atalante intervient dans le golfe d'Aden.

Les nations, en s'alliant, ont pu assurer une meilleure répression. La création d'entités telles que le ReCAAP[196] en est la preuve. Des opérations aériennes et le partage de renseignements complètent ces organisations. Celles-ci agissent pour la défense des eaux de l'Asie du sud-est. La défense du port de Singapour, connu pour ses échanges commerciaux (le détroit de Malacca justifie l'emploi de ressources communes).

Ainsi, que ce soit en mer de Chine ou au large de la Corne de l'Afrique, le déploiement de ressources militaires et financières pour lutter contre la piraterie est bien employé. A noter que la mer de Chine reste, aujourd'hui, une zone de grand danger alors que la Corne de l'Afrique connait un certain recul de la violence en mer.

Enfin, sur les ressources financières, la doctrine s'est interrogée quant à l'hypothèse d'une contribution aux financements de radars internationaux. Ces derniers auraient pour objectif la transmission de données en temps réel des attaques en mer partout dans le monde. D'autres hypothèses sont sujettes à questionnement : le "*contrôle collectif*"[197] de zones navales.

---

[194] Article 301 de la convention des Nations Unis sur le droit de la mer de 1982.

[195] J-M Lequilliec, Capitaine de Vaisseaux, secrétaire général du conseil de la fonction militaire de la marine nationale.

[196] ReCAAP, *Regional cooperation agreement on combating piracy and armed robbery against sea in Asia*, Présentation d'une coopération pour le combat de la piraterie en mer d'Asie, URL : https://www.recaap.org/

[197] O. Lacrouts, *Vers une solution coopérative pour limiter les risques et les coûts liés à la piraterie*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014 , page 261, 496 pages.

B. La protection privée : défaillance des pouvoirs publics ?

La sécurisation par les Etats n'est pas le seul moyen de défense mis en place en mer. En effet, il existe des clauses prévoyant une protection privée des navires. Dans certaines situations ces derniers sont priés d'organiser leur protection en amont (1). Il convient d'analyser l'application de cette défense privée (2).

1) Une obligation des navires d'assurer leur protection

Certaines zones sont connues et qualifiées de « *zone à risque*". De ce fait, certains assureurs avertissent préalablement les armateurs, que la traversée sera assurée uniquement si le navire met tout à sa disposition pour prévenir toute attaque. Ainsi, s'amarrer dans une zone dangereuse, ou ne pas prévoir de sécurité à bord que ce soit par des moyens humains ou par l'installation de canons à eaux anti-piraterie représente un risque de ne pas être couvert.

Ces moyens dissuasifs ne sont pas toujours suffisants mais découragent tout de même les pirates, souvent équipés de petits bateaux. Il convient alors pour ces navires, de s'armer pour lutter contre eux.

Les entreprises de sécurité y ont vu une véritable aubaine. C'est une opportunité du crime qui représente la conquête d'un nouveau marché. Ces agents de terrain, sont employés à bord des navires, armés ou non, mais toujours sous contrat, et doivent veiller à la sécurité du navire. De nombreux groupes composés d'anciens militaires ont ainsi été formés. C'est le cas notamment de *Gormly international*"[198] ou *Global Marine Security Systems*[199].

Il a ainsi été admis l'établissement de sociétés de protection privée[200]. Les escortes armées employées sur les navires permettent de dissuader les pirates de monter à bord et de sévir. C'est une forme d'intimidation.

2) L'application de cette défense privée

Des situations surréalistes sont constatées : certains hommes montent à bord du navire pour proposer leur service comme gardes armées, escortes. Si jamais celui-ci est décliné, ils piratent et attaquent le navire.

En plus du service de garde chargé de veiller sur le navire et sa cargaison "*lors d'escale où sévit le brigandage maritime*"[201], des bateaux d'escortes peuvent être engagés. Ces "*escort boy*"[202] ont pour objectif "*d'accompagner les navires en transit et prévenir les attaques de pirates*"[203].

---

[198] C. Kinsey, *Corporate soldiers and international security: The rise of private military companies*, Routledge, 2006.

[199] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 148.

[200] F. Dupont, Capitaine de frégate de réserve, superviseur au MICA center de Brest Marine Nationale

[201] P. Chapleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime Droit pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, page 155.

[202] *Idem.*

[203] *Idem.*

Enfin, jusqu'en 2010[204], la présence d'une équipe de protection embarquée n'était pas une évidence. En France, l'embarquement de gardes armés à bord des navires vulnérables (navires de commerces en transit) est récent[205].

Ces gardes laissent leurs armes sous surveillance du capitaine. Ils servent à dissuader les pirates de tenter une attaque.

Le problème réside dans la responsabilité en cas de dommage. A cet égard, la doctrine parle d'un "*flou juridique et opérationnel sur l'emploi d'équipes de protection militaire et (...) privée*"[206].

[204] J. Portail, *La piraterie contemporaine et la responsabilité du capitaine*, Acte du colloque international 9-12 mai 2012 Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*" sous la direction de M. Battesti, PUPS, 2014, page 400, 496 pages.

[205] LOI n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux *activités privées de protection des navires*, JORF n°0151 du 2 juillet 2014 page 10890.

[206] *Idem*.

Conclusion

Afin d'optimiser en aval la protection des espaces maritimes, une constante **évaluation** en amont des risques est nécessaire ainsi qu'une **prévention** et une **répression** proportionnelles aux différents crimes.

Cette évaluation, c'est le regard posé par chacun des Etats signataires sur le crime de piraterie. Les systèmes de prévention et de protection mis en place sur l'ensemble des zones impactées doivent être repensés. Les moyens développés par les flibustes évoluent. Ce cheminement vers une modernisation constante, oblige les acteurs de lutte à s'ajuster aux changements.

Cette adaptation est orchestrée par la coalition mondiale de lutte contre la piraterie. Elle cherche à améliorer la sécurité en mer. Des accords internationaux contribuent à la mise en œuvre opérationnelle des moyens de lutte. Ces traités et ces conventions ont su montrer toute leur efficacité. En effet ces codifications nationales et internationales permettent d'accéder à une répression mieux adaptée et plus efficace. Les actes de piraterie étant commis dans un espace international, touchant les intérêts partagés par l'ensemble des Etats, c'est à l'échelle internationale que la répression doit nécessairement s'organiser.

Cependant, ces normes ne permettent pas d'accéder à une sécurité totale. Bien qu'un recul de la piraterie maritime soit constaté, faut-il le considérer comme seuil acceptable ?

Il semble que pour lutter contre les activités illicites en mer, les Etats souffrent moins d'un manque de normes que d'un défaut de coopération effective.

Cette efficacité de la lutte est donc affaiblie par la mutation des moyens techniques et opérationnels dont disposent les pirates. Les chiffres relatifs aux attaques conduites en mer de Chine et à la Corne de l'Afrique montrent cette tendance. La Corne de l'Afrique était jadis l'épicentre de ces évènements. Désormais, la propension actuelle place la mer de Chine comme foyer principal des attaques.

La criminalité des eaux au large de la Corne de l'Afrique faiblit sous la force des multiples opérations militaires qui y sont déployées. En 2011, la Corne de l'Afrique a subi environ 300 crimes de piraterie[207]. En 2019, on en dénombre plus que 25[208]. Cette diminution du nombre d'assauts le long de la Corne de l'Afrique démontre l'efficacité de la coalition des Etats.

Concernant la mer de Chine, les patrouilles internationales déployées dans ses eaux veillent à prévenir des agressions en mer. En 2015, on dénombre 220 événements liés à la piraterie contre seulement 86 en 2019[209]. Ces chiffres témoignent de l'utilité des mesures engagées. Cependant la supériorité des raids dans ces eaux est à relever.

La piraterie est définie par la convention de Genève. En revanche, le terrorisme maritime n'est pas juridiquement qualifié. Le terrorisme en mer pose la question d'un système politique gangrené. Il interroge également sur le financement de la piraterie par des groupes terroristes.

La lutte contre la piraterie n'est-elle pas assimilée à tort avec la lutte contre le terrorisme maritime ?

---

[207] Bilan annuel 2019 de la Marine nationale, *MICA center* (Le Maritime Information Cooperation & Awareness center), page 25.

[208] *Idem*.

[209] *Ibid*, page 30.

Bibliographie

Ouvrages :

P. Chapeleau et J-P. Pancracio, *La piraterie maritime droit, pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, 223 pages.

G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, PUF, 2014, 1099 pages.

D. Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : Le pirate contre les Nations*, Le Seuil, Citation de Cicéron.

Dr Hoffman et J. Duesberg, *Histoire du commerce de la géographie et de la navigation chez tous les peuples et dans tous les Etats depuis les premiers âges jusqu'aux temps modernes*, Sagnier et Bray, 1849.

C. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international*, L'Harmattan, 2014, 259 pages.

C. Kinsey, *Corporate soldiers and international security: The rise of private military companies*, Routledge, 2006.

J. Leclant, *L'Exploration des côtes de la mer Rouge : A la quête de Pount et des secrets de la mer Erythrée*, Annales d'Ethiopie, Vol. 11, année 1978.

E. Nguyen, *L'Asie géopolitique : de la colonisation à la conquête du monde*, Studyrama, 2006.

J. Proust, *Pirates ! légende du drapeau noir*, Mouton électriques, 2013.

M. Rediker, *Pirates de tous les pays, L'âge d'or de la piraterie atlantique (1716-1726)*, Libertalia, 2017.

P. Sartre, *La piraterie en mer*, Etude, Tome 410, 2009.

T. Semana, *L'éthique politique Rwandaise au point mort*, Fribourg, 2010.

F. Vallon, *La mer et son droit entre liberté et consensualisme l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, publibook, 2011, 166 pages.

P. Villiers et J-P. Duteil, *L'Europe, la mer et les colonies (XVIIe-XVIIIe siècle)*, Hachette éducation, 1997.

Communications dans un colloques :

P. Calanca, *Wokou un terme au long cours ?*, In: M. Battesti, Acte du colloque international, 9-12 mai 2012, Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*", PUPS, 2014, 496 pages.

P. Carioti, *Japan behing the curtains : The Matsuura clan of Hirado, among wokou, haikou, and europeans*, In: M. Battesti, Acte du colloque international, 9-12 mai 2012, Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*", PUPS, 2014, 496 pages.

E. Chaboureau, *La problématique des accords de transfert vers des Etats tiers des personnes suspectées d'acte de piraterie ou de vol à main armée conclu par l'Union Européenne et des Etats riverains de l'Océan Indien*, In : M. Battesti, Acte du colloque international, 9-12 mai 2012, Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*", PUPS, 2014, 496 pages.

P. Delebecque, *piraterie : aspects de droit privé*, In : M. Battesti, Acte du colloque international, 9-12 mai 2012, Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*", PUPS, 2014, 496 pages.

S. Eklöf Amirell, *The tools of terror, technological development and moderne piracy*, In : M. Battesti, Acte du colloque international, 9-12 mai 2012, Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*", PUPS, 2014, 496 pages.

E. Frécon, *Pirates des villes, pirates des champs : une génération de pirates au cœur du détroit de Malacca (1990-2012)*, In : M. Battesti, Acte du colloque international, 9-12 mai 2012, Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*", PUPS, 2014, 496 pages.

F. Guiziou, *La piraterie Somalienne : innovation masque du désordre et mondialisation,* In : M. Battesti, Acte du colloque international, 9-12 mai 2012, Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*", PUPS, 2014, 496 pages.

O. Lacrouts, *Vers une solution coopérative pour limiter les risques et les coûts liés à la piraterie,* In : M. Battesti, Acte du colloque international, 9-12 mai 2012, Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*", PUPS, 2014, 496 pages.

J. Portail, *La piraterie contemporaine et la responsabilité du capitaine,* In : M. Battesti, Acte du colloque international, 9-12 mai 2012, Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*", PUPS, 2014, 496 pages.

L. Sicking, *Les îles, les pirates et l'Etat à l'est et à l'ouest de l'Eurasie (IXème-XVIème siècle),* In : M. Battesti, Acte du colloque international, 9-12 mai 2012, Université de la Rochelle, "*La piraterie au fil de l'histoire un défi pour l'Etat*", PUPS, 2014, 496 pages.

Traités, Conventions, Organisations :

Assemblée générale des Nations Unies, *Convention sur la haute mer*, Faite à Genève le 29 avril 1958. Entrée en vigueur le 30 septembre 1962. Nations Unies, *Recueil des Traités,* vol. 450.

Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, *Convention des Nations unies sur le droit de la mer* vol. 1834, I-31363, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 Novembre 1994.

Cour pénale internationale, Juridiction internationale, Siège à la Haye, adopté en 1998 et entrée en vigueur en 2002.

Organisation maritime internationale (OMI), Agence spécialisée des Nations Unies, Siège à Londres, Créé en 1948.

Tribunal International du droit de la Mer (TIDM), Organisation intergouvernementale, Siège à Hambourg, Créé en 1994.

Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie, Tribunal pénal international spécialisé, Siégeait à la Haye, Créé en 1993 et dissolu en 2017.

Tribunal pénal international du Rwanda, Tribunal pénal international spécialisé, Siégeait à Arusha, Créé en 1994 et dissolu en 2015.

ReCAAP, Regional cooperation agreement on combating piracy and armed robbery against sea in Asia, Organisation internationale, Siège à Singapour, Créé en 2006.

Lois, résolutions et articles :

Article 10 de la *convention de Genève sur la haute mer* du 29 Avril 1958.

Article 105 de la *convention des Nations Unis sur le droit de la mer* de 1982, *Reconnaissance de la compétence universelle des Etats pour lutter contre la piraterie pour les incidents survenu en mer et ne relevant de la juridiction d'aucun Etat,*

Article 301 de la *convention des Nations Unis sur le droit de la mer* de 1982, *Utilisation des mers à des fins pacifiques*.

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*, JORF n°0004 du 6 janvier 2011.

LOI n° 2014-742, 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires, JORF n°0151 du 2 juillet 2014.

Résolution A. 545 (13) IMO, Adoptée le 17 Novembre 1983, Assemblée générale du 29 Février 1984, *mesures de préventions des actes de piraterie et de vol à mains armées contre les navires*.

Articles de revue :

M. Hennessy-Picard, *La piraterie atlantique au fondement de la construction des souverainetés coloniales européennes*, Champ pénal, Vol. XIII, 2016.

L. Hermann, *Deux épisodes de la vie de César*, *Revue belge de philologie et d'histoire*, Tome 16, 1937.

J-C. Mabire, *Tragédie Africaine : Somalie l'interminable crise*, revue Herodote la découverte, n° 111, 2003.

Articles et conférences :

Bilan annuel 2019 de la Marine nationale, *MICA center* (Le Maritime Information Cooperation & Awareness center)

ASP A. Babin, ASP (R) A. Valli, Marine Nationale, *Hackers des mers - De la piraterie au piratage*, Centre d'études stratégiques de la Marine, 2015.

H.M., *Macao : Une province portugaise en terre Chinoise*, 1956, page 85, In : *Politique* étrangère.

North Korean Ghost Ships - Bath Spa University, Research Centre for Environmental Humanities Talk by R. Winstanley-Chesters and film showing and Q&A by N. Leof Ahlmark.

Travaux universitaires :

A. Radigue, *La lutte contre le terrorisme en Asie du Sud Est : quelles leçons pour la France ?*, Programme Asie IRIS sup', 2017.

Articles web :

B. Barthe, *Le crépuscule des contrebandiers du détroit d'Ormuz*, Le monde, Article, 2016 , URL : https://www.lemonde.fr/international/article/2016/06/01/sur-le-detroit-d-ormuz-le-crepuscule-des-contrebandiers_4930125_3210.html

P. Buresi, Dynastie Ming - Repères chronologiques, Présentation des dates importantes de la dynastie Ming, URL : https://www.universalis.fr/encyclopedie/dynastie-ming-reperes-chronologiques/

B. Bathelot, Lobbying, 2020, *Définition*, URL : https://www.definitions-marketing.com/definition/lobbying/

L. Cailloce, *Suez : Les 150 ans d'un canal très disputé*, CNRS le Journal, 2020, URL : https://lejournal.cnrs.fr/articles/suez-les-150-ans-dun-canal-tres-dispute

J-P. Chardon, *Les mobilités de l'appropriation violentes : Traite, Course et Piraterie*, Atlas Caraïbes, URL : https://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/fr/page-189.html

M. Colomès, *Mer rouge : Le retour des pirates*, Le Point, 2017, URL : https://www.lepoint.fr/editos-du-point/michel-colomes/mer-rouge-le-retour-des-pirates-16-03-2017-2112224_55.php

B. Courmont et E. Mottet, *Diplomatie Affaires stratégiques et internationales-Tension en mer de Chine*, Dossier descriptif de la délimitation de la mer de Chine, Diplomatie, 2017, Vol. 84, page 40, URL : https://www.ieim.uqam.ca/IMG/pdf/d-84.pdf

L. Defranoux, *Dix questions pour comprendre le conflit en mer de Chine*, Carte représentant la mer de Chine méridional et Oriental et son conflit, URL : https://www.liberation.fr/planete/2016/07/12/dix-questions-pour-comprendre-le-conflit-en-mer-de-chine-meridionale_1465463

P. Droz-Vincent, *Emirats Arabes Unis*, Encyclopaedia, Histoire et émergence des émirats arabes unis, URL : https://www.universalis.fr/encyclopedie/emirats-arabes-unis/2-histoire/

A. Fernandez, *L'analyse PESTEL - évaluer l'organisation dans son environnement*, 2019, URL : https://www.piloter.org/strategie/analyse-pestel.htm

J-F. Heimburger, *Invasions mongoles au Japon : les kamikazes n'y sont pour rien !*, Asialyst, URL : https://asialyst.com/fr/2018/05/15/japon-les-kamikazes-pour-rien-dans-echec-des-invasions-mongoles/

C. Kessler, *La piraterie au Japon*, Historique de la piraterie au Japon, La revue des Ressources, 2010, URL : https://www.larevuedesressources.org/la-piraterie-au-japon,1652.html

P. Rekacewicz, *Famine conflit et piraterie autour du golfe d'Aden*, Le monde diplomatique, Carte, URL : https://www.monde-diplomatique.fr/cartes/golfeaden

B. Roman-Amat, *13 Aout 1281 Les Japonais repoussent une invasion Mongole*, Herodote, 2019, URL : https://www.herodote.net/13_aout_1281-evenement-12810813.php

G. Siary, *Histoire du Japon : Des origines à nos jours*, Tallandier, 2020.

Actualité maritime, *Piraterie : encore aujourd'hui la Méditerranée n'est pas épargnée*, 2018, Gouvernement, Terrorisme, *Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, 2013*, URL : https://www.gouvernement.fr/risques/comprendre-le-terrorisme

Histoire de la dynastie Ming (1368-1644), Présentation de la chute de l'empire Ming, URL : https://www.merveilles-du-monde.com/Cite-interdite/Dynastie-Ming.php

La langue française, *Définition de Corsaire*, URL : https://www.lalanguefrancaise.com/dictionnaire/definition-corsaire/

Larousse, *Etymologie du pirate*, URL : https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/pirate/61126

Larousse, *La doctrine*, URL : https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/doctrine/26263

Le conseil de sécurité renouvelle les autorisations de lutte contre la piraterie au large de la Somalie, ONU info, 2018, URL : https://news.un.org/fr/story/2018/11/1028472

Présentation d'attaque de pirate en mer (chiffres), URL : https://actumaritime.com/2018/07/01/piraterie-encore-aujourdhui-la-mediterranee-nest-pas-epargnee/

Sirpa Marine, *Opération Atalante*, 2011, Présentation de l'opération Atalante, URL Marine Nationale : https://www.defense.gouv.fr/marine/enjeux/l-europe-navale/operation-atalante

Films

Capitaine Phillips, 2013, réalisation de P. Greengrass.

Pirate des Caraïbes, 2003-2017, réalisation de G. Verbinski, J. Ronning, E. Sandberg, R. Marshall.

REVUE DE DROT MARITIME

de l'Association des Etudiants en Droit maritime du Havre (AEDMH)

Direction éditoriale :

Grâce ALLA

Direction artistique :

Grâce ALLA

Direction de la publication :

Nöelline HEBERT

Comité éditoriale :

Grâce ALLA, Sambatra NDRIAMIHARIMANANA, Elisa SUFFYS

Editeur

Association des Etudiants en Droit Maritime du Havre (AEDMH)

Maison de l'Etudiant

50 rue Jean-Jacques Rousseau

76600 le Havre

http://aedmh.fr/

ISN : 2607- 2920

Numéro 3 – Juin 2020

La maquette, le logo de l'AEDMH ainsi que les articles sont protégés par le droit d'auteur. Les photographies utilisées pour la couverture la maquette sont issues de leur auteur.