

La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies.

Discours prononcé par Monsieur J.F. LECLERCQ, procureur général près la Cour de cassation, à l'audience solennelle de rentrée de la Cour de cassation de Belgique le 1^{er} septembre 2010.

Section 1. - La frégate "Louise-Marie" a quitté ZEEBRUGGE pour remplir une noble tâche titanesque.

1. Celles et ceux qui se sont levés de bonne heure ce matin ont appris la nouvelle.

A une date qui reste encore imprécise, un voilier belge équipé pour des croisières de luxe, le "ZEESYMFONIE", qui se trouvait dans les eaux internationales du GOLFE D'ADEN, à mi-chemin entre DJIBOUTI et l'île Yéménite de SOCOTRA, a été victime d'un abordage par deux embarcations rapides. Près d'une vingtaine d'hommes armés a participé à l'abordage et a pris aussitôt le contrôle du "ZEESYMFONIE", dont les trente membres d'équipage ont été retenus en otage.

Le voilier belge a ensuite été détourné et dirigé dans les eaux territoriales somaliennes, où il a finalement stationné devant le port de pêche de GARAAD situé sur la côte du PUNTLAND, province du nord-est de la SOMALIE, qui est devenue autonome en 1998 et dont le nom provient de l'ancien royaume du PUNT, pays de la myrrhe et de l'encens.

Après, semble-t-il, une négociation entre les pirates et l'armateur et le paiement d'une rançon, les membres d'équipage ont été libérés.

C'est, semble-t-il aussi, au moment où les pirates se préparaient à se diriger vers la terre ferme pour prendre la fuite que, dans le plus grand secret, les militaires à bord de la frégate "Louise-Marie" de la "BELGIAN NAVY", repartie en mission dans le plus grand secret, sont intervenus et ont arrêté une partie des pirates.

On a ensuite perdu la trace du "Louise-Marie" jusqu'à ce que soit annoncé, ce matin à 5 heures, son retour à ZEEBRUGGE. Voilà donc les pirates, apparemment de nationalité somalienne, amenés en Belgique par la frégate belge.

Le procureur fédéral personnellement et un juge d'instruction sont sur place, à ZEEBRUGGE. Les questions qui se posent maintenant sont: que s'est-il passé exactement et que va-t-il se passer dans la "judiciarisation" de cette affaire peu banale⁽¹⁾?

Monsieur le Premier président,
Mesdames, Messieurs,

Ceci est évidemment une fiction. Quoique... Le terme "évidemment" est-il en effet correctement utilisé?

2. Pour la marine belge, 2009 a été une année de grand large.

Après que la frégate "Léopold I^{er}" a hébergé, de début mars 2009 à fin mai 2009, le commandement multinational du volet maritime de la FINUL (LIBAN), c'est sa sœur jumelle, la "Louise-Marie" qui a assumé une mission inédite dans l'histoire de la "BELGIAN NAVY". Le 17 août 2009, la frégate belge "Louise-Marie" a appareillé de ZEEBRUGGE pour gagner le GOLFE D'ADEN. Les 169 hommes et femmes d'équipage ont quitté leur port d'attache pour participer à l'opération européenne antipiraterie "ATALANTE" ou "ATALANTA".

3. Le contexte général de la mission antipiraterie est connu. Depuis 1998, la piraterie maritime est revenue en force sur les deux côtes de l'Afrique. Spécialement depuis la chute des Tribunaux islamiques en décembre 2006, la CORNE DE L'AFRIQUE et la côte s'étendant sur la SOMALIE, le SOMALILAND, les SEYCHELLES et le YEMEN ont vu éclore une nouvelle génération de pirates capables de déstabiliser le commerce mondial.

⁽¹⁾ Je remercie Michael TRAEST, référendaire près la Cour de cassation, de sa précieuse collaboration. Voir, en rapport avec cette partie du Discours, G. POISSONNIER, "Les pirates de la Corne de l'Afrique et le droit français", D.H. 2008, p 2097; G. POISSONNIER, "Quels droits pour RACKHAM LE ROUGE?", Note sous Cass. fr. (crim.) 16 septembre 2009, D.H. 2010, pp. 631 s.

En réaction, les pays d'Europe se sont mobilisés pour déployer, dans la zone touchée, une flotte militaire relativement offensive dans la mesure où les bâtiments peuvent aborder des bateaux pirates, procéder à des arrestations ou escorter des bâtiments en danger.

La frégate "Louise-Marie" s'est inscrite dans cette opération européenne. Elle dispose d'un pont d'envol pour hélicoptères élargi au gabarit des NH90 et d'un hangar. Elle a cependant pris la mer avec un ALOUETTE III. Le navire est régulièrement équipé de missiles de surface HARPOON, d'un canon de 76 mm et de missiles antiaériens SEA SPARROW, sans compter son système de torpilles.

Lors de l'appareillage de la "Louise-Marie", son capitaine, JAN DE BEURME a fait état de sa volonté de ne pas libérer de pirates si son équipage venait à en capturer. Son intention était de remettre les pirates le plus vite possible entre les mains des autorités judiciaires belges si le navire attaqué était belge et si le parquet fédéral en faisait la demande ou entre les mains des autorités judiciaires étrangères compétentes si le navire attaqué battait pavillon d'un autre Etat que la Belgique⁽²⁾.

La question n'est toutefois pas aussi simple sur le plan juridique. Un militaire est-il un policier? Un militaire peut-il agir comme un policier et arrêter un pirate somalien? Sans policiers à bord, agit-on en toute légalité?

4. En janvier 2009, Vincent HUGEUX écrivait dans une intéressante étude:

"Etrange bataille navale que ce combat entre la force et la vitesse. Entre gendarmes surarmés et boucaniers modernes, assez prompts pour s'emparer d'un mastodonte des mers en dix minutes chrono. 'Quand les pirates sont sur le pont, il est déjà trop tard' concède le commandant du NIVÔSE (frégate française dont la mission était de faire échec aux forbans sans pouvoir les détenir). 'Ma mission s'arrête là. La reconquête de vive force, ce n'est pas mon métier'. Difficile, au demeurant, de 'profiler' l'ennemi. Comment distinguer le frigo flottant

⁽²⁾ Sur toutes ces questions, voir A. LALLEMAND, "Défense. La frégate 'Louise-Marie' a quitté ZEEBRUGGE pour l'OCEAN INDIEN. Cent jours à traquer les pirates", Le Soir du 18 août 2009, p. 11. Sur, en outre, la volonté de réconciliation nationale du président somalien Cheikh SHARIF Cheikh AHMED et la signature, en automne 2008, des Accords de DJIBOUTI qui permettaient aux éléments modérés des ex-Tribunaux islamiques de réintégrer le pouvoir aux côtés du gouvernement fédéral de transition, voir A. LALLEMAND, "BEN LADEN pousse à l'escalade islamiste", Le Soir du 20 mars 2009, p. 12.

et son escouade de pirogues de pêche du 'bateau mère' pirate, base arrière des skiffs d'abordage? Une arme dans un coffre? Le droit de la haute mer l'autorise. Bien sûr, on va rarement ferrer le mérout avec une brassée de kalach' et de RPG-7. Encore faut-il les dénicher sous les bâches. Or les 'visiteurs' en treillis d'ATALANTE ne peuvent en théorie fouiller sans le consentement de l'équipage...

Endémique, la piraterie a voilà peu - l'article de presse est, je le rappelle de janvier 2009 - changé de calibre, voire de nature. Elle doit son essor au naufrage de la SOMALIE, archétype de l'"Etat failli", livrée au chaos et à l'anarchie depuis la chute, en 1991, du dictateur SIAD BARRE. A l'époque, les flottes de pêche venues d'EUROPE et d'ASIE se ruent vers ces eaux poissonneuses, raclant l'océan de leurs chaluts sans licences ni permis, tandis que des capitaines dévoyés souillent le rivage de déchets toxiques largués sans vergogne. Souvent persécutés, les pêcheurs locaux se rebellent, au point de courser les pillards et de saisir leurs navires, restitués contre rançon. Les pirates d'aujourd'hui invoquent bien sûr ce noble héritage, quitte à revendiquer le statut de 'garde-côtes'. 'Alibi commode, objecte AHMEDOU OULD-ABDALLAH, représentant spécial de l'O.N.U. en SOMALIE. La piraterie est devenue un business largement criminel, avec ses stratèges et ses réseaux de financement'. De fait, les 10 à 12 gangs recensés, installés pour la plupart au PUNTLAND, région autonome du nord-est de la SOMALIE, ne laissent rien au hasard. Disciplinés, ils ont leurs 'investisseurs', dont la mise de fonds couvre le coût du matériel, leurs recruteurs, leurs comptables, leurs interprètes, leurs mécaniciens, leurs négociateurs. Mais aussi leurs informateurs, postés dans les ports de la région, et leurs vigiles, attachés à la surveillance de la quinzaine de bâtiments piratés, mouillant au large d'EYL, de HOBYO ou de HARARDHERE.

Commerçants et restaurateurs fournissent l'intendance, y compris celle que requiert l'entretien des (...) marins retenus en otages. Le partage du butin - plus de 100 millions d'euros extorqués en 2008 - obéit à des ratios précis. En général, le financeur touche entre 20 et 30% de la rançon, tout comme les autorités locales ou ce qui en tient lieu, pour prix de leur bienveillance. Les flibustiers eux-mêmes se partagent un bon tiers du total. 'Parfois, le premier qui met le pied sur le pont a droit à une prime de risque d'environ 2%', confie un initié. Reste le solde - de 5 à 10% - versé sur des fonds destinés soit aux assauts futurs, soit aux familles des pirates tués ou emprisonnés. Les fortunes amassées

permettent aux 'cerveaux' - les services de renseignement occidentaux en ont identifié six ou sept - d'acquérir du matériel dernier cri: systèmes GPS, téléphones satellitaires et... détecteurs de faux billets.

Ce bond en avant technologique a dopé l'audace et élargi le rayon d'action des pirates. Ils ont ainsi 'confisqué' le pétrolier SIRIUS STAR à plus de 800 kilomètres au sud de MOMBASA (KENYA). Quant au FAINA ukrainien, autre fleuron de leur tableau de chasse, il convoyait 33 chars soviétiques T-72, 150 lance-roquettes et 6 canons antiaériens, destinés à une milice du SUD-SOUDAN. Les chiffres parlent: on dénombre (de) janvier 2008 (à janvier 2009) environ 120 abordages, soit trois fois plus qu'en 2007, dont 39 'réussis'. Le fléau a décuplé en un an (pendant l'année 2008) les primes d'assurance, (a) contraint plus d'un armateur à dérouter à grands frais sa flottille vers le CAP DE BONNE ESPERANCE et (a) assuré la prospérité de maintes sociétés de protection privées, à l'efficacité d'ailleurs incertaine. Ainsi, les forbans - je cite toujours Vincent HUGEUX - du chimiquier BISCAGLIA ont anéanti d'une rafale son très coûteux 'canon acoustique', censé tétaniser les agresseurs, tandis que ses trois agents de sécurité, dépourvus d'armes, se jetaient à la mer.

Les soldats d'ATALANTE et leurs alliés brûlent parfois d'en découdre. Mais la manière forte a son revers. Pour preuve, la bavure, à la fin de novembre (2008), d'une frégate indienne: le TABAR a envoyé par le fond un chalutier thaïlandais annexé par les pirates, lesquels ont fui, alors que périssait une quinzaine de marins"⁽³⁾. (Fin de citation).

⁽³⁾ V. HUGEUX, "SOMALIE Opération anti-pirates", Le Vif/L'Express, Du 9 au 15 janvier 2009, pp. 73 à 75. Sur la piraterie au large de la SOMALIE, voir notamment J.F. LECLERCQ, "De wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en Zeevisserij, een minder bekend recht?", à paraître dans HULDEBOEK Luc HUYBRECHTS, Intersentia, 2010, n^{os} 1 à 3; F.-X. TREGAN, "La nouvelle chasse au trésor", Le Soir du 19 novembre 2008, p. 13; C. VANHOENACKER, "Piraterie: le jeu du chat et des souris", Le Soir du 27 mars 2009, p. 41; P. REGNIER, "Les pirates du GOLFE D'ADEN sont en guerre", Le Soir du 16 avril 2009, pp. 1 et 10; A. LALLEMAND et J.-F. MUNSTER, "Le POMPEI ne répond plus", "SOMALIE, Crise inédite pour la Belgique, Deux BELGES aux mains des pirates", "Qui est le patron des pirates?", "L'Europe doit être plus efficace", "Un abordage par la force? Hors de portée des BELGES" et "BRUXELLES, capitale de la SOMALIE", Le Soir du 20 avril 2009, pp. 1, 2 et 3; A. LALLEMAND et C. BRAECKMAN, "POMPEI: préparatifs 'en toute sécurité'", "La mafia des déchets a précédé celle des pirates" et "Les pirates du clan SALEEBAN contrôlent la côte la plus proche", Le Soir du 21 avril 2009, p. 3; V. KIESEL, "Il faut revenir à MOGADISCIO", C. BRAECKMAN, "(Louis) MICHEL: 'renforcer la structure politique'" et ANONYME, "Contact enfin rétabli avec l'équipage du POMPEI", Le Soir du 23 avril 2009, p. 14; M. LABAKI, "Des militaires belges sur les cargos belges?" et ANONYME, "Des gardes privés sur les bateaux espagnols", Le Soir des 25 et 26 avril 2009, p. 20; M. LABAKI, "Soldats belges contre pirates", Le Soir des 2 et 3 mai 2009, p. 13; J.-F. MUNSTER et A. LALLEMAND, "Un équipage libre pour la fin juin?", Le Soir du 25 juin 2009, p. 7; M. LABAKI et A. LALLEMAND, "05h43, le POMPEI est libre" et ANONYME, "La justice belge est déjà sur les traces des pirates", Le

Les deux questions qui sont posées - mais elles sont à la fois politiques et juridiques - sont dès lors, d'une part, de connaître s'il convient de marquer le coup, de harceler les pirates, de prendre leurs armes et leur argent, et de couler leurs embarcations et, d'autre part, de déterminer si une flotte efficace de défense internationale peut être plus qu'une addition de nationalités. Cette solution plus radicale calmera-t-elle les pirates? Bienvenue au PIRATISTAN⁽⁴⁾.

En pastichant Michel SARDOU, j'inclinerais à dire, parlant de ces pirates modernes qui courent les mers: "Hugo de GROOT, réveille-toi; ils sont devenus fous".

5. La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime s'est intensifiée depuis un an.

Deux des pirates qui avaient capturé, le 2 octobre 2009, le thonier espagnol ALAKRANA avec 36 marins à bord, au large de la SOMALIE, ont été arrêtés dans la nuit du 3 au 4 octobre 2009 par une frégate de la marine espagnole. L'arrestation a été réalisée peu après que les deux pirates avaient quitté le thonier. La frégate espagnole CANARIAS avait suivi les pirates. L'un d'entre eux a été légèrement blessé pendant l'opération.

ATALANTA est un succès quant à l'escorte des navires du PAM.

EUNAVFOR a permis la livraison aux SOMALIS de plusieurs centaines de milliers de tonnes de nourriture.

Etant convaincus qu'une lutte efficace contre la piraterie n'est pas concevable sans action sur terre, les 27 ministres des Affaires étrangères et de la Défense de l'Union européenne se sont engagés, le 17 novembre 2009, dans une opération d'assistance à la formation des soldats somaliens (EUSEC SOMALIA ou EUSECFOR). Il s'agissait d'une mission d'un genre nouveau qui ne devait pas se limiter à conseiller ou assister un Etat dans sa

Soir du 29 juin 2009, p. 3; A. LALLEMAND, "PIETER DE CREM: 'Il faut agir en SOMALIE'", "DE CREM: alerte rouge en SOMALIE", "Italiens, Allemands et Grecs nous ont aidés" et "Chaque vendredi, un briefing", Le Soir du 30 juin 2009, pp. 1 et 3; ANONYME, "L'équipage de retour ce lundi", Le Soir du 6 juillet 2009, p. 10; F. DELEPIERRE, "L'équipage du POMPEI a été bien traité", Le Soir du 7 juillet 2009, p. 9; A. LALLEMAND, "Défense. La frégate 'Louise-Marie' a quitté ZEEBRUGGE pour l'OCEAN INDIEN. Cent jours à traquer les pirates", Le Soir du 18 août 2009, p. 11; ANONYME, "Retour triomphal pour les pêcheurs égyptiens enlevés", Le Soir du 24 août 2009, p. 17.

⁽⁴⁾ Voir V. HUGÉUX, "Bienvenue au PIRATISTAN", Le Vif/L'Express, Du 9 au 15 janvier 2009, p. 74.

réforme de la sécurité ou à former l'encadrement, mais à donner une formation de base aux soldats. C'était la première application du Traité de LISBONNE qui élargit le champ des missions traditionnelles d'interposition ou de rétablissement de la paix aux missions de conseil et d'assistance en matière militaire.

S'agissant, sous l'égide de l'O.N.U., du paiement des militaires somaliens, le cabinet PRICE WATERHOUSE COOPERS a même été chargé de superviser la réception et la gestion des fonds internationaux⁽⁵⁾.

6. Dans leur "Kroniek van het Internationaal Publiekrecht" d'avril 2009, le Professeur Willem van GENUGTEN, de l'Université de TILBURG et le Professeur Nico SCHRIJVER, de l'Université de LEIDEN, faisaient cette triste constatation:

"Mare liberum en piraterij. In het jaar waarin wordt herdacht dat het 400 jaar geleden is dat het beroemde geschrift Mare liberum ('Over de vrije zee') van Hugo de GROOT uitkwam, is piraterij geheel terug op de internationale politieke agenda. de GROOT typeerde piraterij als een internationaal misdrijf en noemde piraten 'de vijanden van de mensheid'. Piraterij is van alle tijden, maar aan het begin van de 21^{ste} eeuw valt op hoezeer het verschijnsel opnieuw de kop opsteekt. Met steeds moderner wapengeslacht en steeds grotere brutaliteit worden de laatste jaren koopvaardij schepen, plezierjachten en olietankers aangevallen door piraten. Piraterij komt veelvuldig voor in AZIË, met name in de ZUID-CHINESE ZEE, de STRAAT VAN SINGAPORE en de STRAAT VAN MALAKKA, en in OOST-AFRIKA, met name voor de kust van SOMALIË in de GOLF VAN ADEN en in de INDISCHE OCEAAN"⁽⁶⁾.

7. Il n'est donc pas exagéré de parler ici d'un phénomène et même d'un phénomène aux conséquences parfois les plus inattendues comme, par exemple, lorsque le bateau belge POMPEI fut pris en otage par des pirates.

Une réglementation BENELUX relative à l'information de la population dans des situations d'urgence a été prévue en 2007. Depuis, les instances chargées de la communication dans les trois pays du BENELUX ont été clairement identifiées et un véritable réseau a été mis sur pied. La

⁽⁵⁾ Sur toutes ces questions, voir notamment ANONYME, "Arrestation de deux pirates", Le Soir du 5 octobre 2009, p. 9; A. PANOSSIAN, "SOMALIE. Piraterie et questions de sécurité, décembre 2009", dans "Chronique des faits internationaux" sous la direction de L. BALMOND, Rev. gén. dr. internat. 2010 (tome 114), N° 1, pp. 178 à 181.

⁽⁶⁾ W. van GENUGTEN en N. SCHRIJVER, "Kroniek van het Internationaal Publiekrecht", Nederlands Juristenblad (NJB) 2009, 10 april 2009, p. 909.

convention est appliquée régulièrement dans des situations retenant l'attention des médias et/ou l'intérêt des responsables politiques. Il peut s'agir de situations survenant sur le territoire BENELUX mais également d'événements qui se produisent ailleurs en entraînant des conséquences pour les trois pays du BENELUX ou l'un d'entre eux. Tel fut précisément le cas lors du détournement du cargo belge POMPEI en 2009. Pendant la durée du détournement, le centre belge de crise fut quotidiennement en contact avec les services correspondants néerlandais et luxembourgeois⁽⁷⁾.

On peut donc dire que l'affaire du POMPEI a eu des conséquences même sur le plan de la coopération entre les trois pays du BENELUX.

8. Si on s'efforce d'être aussi complet que possible, on doit aussi insister sur les aspects non pénaux mais civils et commerciaux de la lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime. Je pense spécialement aux aspects concernant les chargeurs, les transporteurs maritimes, les assureurs et, par conséquent, les consommateurs également.

Notamment la plus récente Convention internationale sur le contrat de transport international de marchandises effectué par mer - les "Règles de ROTTERDAM" (R.R.) - non encore en vigueur, vise expressément les conséquences de la piraterie sur la responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard⁽⁸⁾.

L'article 17 desdites Règles de ROTTERDAM porte sur le fondement de la responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard.

Aux termes de l'article 17, § 1, le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a

⁽⁷⁾ Voir SECRETARIAT GENERAL BENELUX, BENELUX actif et actuel, Bruxelles, septembre 2009, p. 42; SECRETARIAAT-GENERAAL BENELUX, BENELUX actief en actueel, Brussel, september 2009, pag. 42.

⁽⁸⁾ Voir la Résolution 63/122 adoptée le 11 décembre 2008 par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies sur la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. On sera spécialement attentif à l'article 17 de cette Convention dont les règles sont généralement connues sous le nom de "Règles de ROTTERDAM". Sur quelques aspects civils de la piraterie maritime en lien avec la circulation maritime internationale et les Nations Unies, voir infra, n^{os} 31 s. L'évolution actuelle du droit maritime n'est cependant pas nécessairement liée à l'existence de la piraterie maritime moderne. Voir, par exemple, J.P. THOMAS, "Modification de la police française d'assurance maritime sur facultés", Dr. marit. franç., septembre 2009, pp. 676 et 677.

contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4 de la Convention, lequel concerne les obligations du transporteur.

L'article 17, § 2, dispose que le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 de l'article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18 de la Convention, lequel est relatif à la responsabilité du transporteur pour fait d'autrui.

Enfin, l'article 17, § 3, c, prévoit notamment que le transporteur est aussi, en règle, déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 de l'article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 de l'article, il prouve que la piraterie a causé la perte, le dommage ou le retard ou y a contribué.

9. Suivant les spécialistes, l'assurance "HULL", couvrant le navire et la responsabilité, a fort évolué. Il peut y avoir des surprimes de l'ordre de 100.000 dollars pour un passage dans la zone au large de la SOMALIE.

En assurance "sur Facultés", couvrant la marchandise, l'incidence semble, en revanche, avoir été moins perceptible car l'assureur n'a pas nécessairement demandé quelle était la route choisie. Il est vrai que, de toute manière, l'évolution des techniques et des pratiques de mise en route de la marchandise en vue de son transport et les impératifs commerciaux de l'expédition liés à la conjoncture économique, sans pour autant étendre la garantie aux conséquences des obstacles apportés à l'opération commerciale de l'assuré qui restent exclus des polices d'assurance maritime "sur Facultés", devaient tôt ou tard conduire à une modification de ces dernières.

Prenons un exemple.

Depuis début 2009, le marché anglais a diffusé une version rénovée des conditions de la police d'assurance maritime "sur Facultés" dont je rappelle, au passage, qu'elle permet de couvrir au mieux les marchandises au cours de leur transport maritime et de leurs déplacements accessoires. En Angleterre, cette police d'assurance est appelée INSTITUTE CARGO CLAUSES, en abrégé ICC.

Le point central de la révision des ICC anglaises concerne la "transit clause" et, plus spécialement, le moment à partir duquel la garantie commence. La modification intervenue de la "transit clause" entraîne une sensible extension de la garantie, dans le temps et dans l'espace.

Pour la comprendre, concernant le début des risques, il convient de rapprocher l'ancienne et la nouvelle version:

- ICC 1982: "this insurance attaches from the time the goods leave the warehouse (or storage) at the place named for the commencement of the transit (...);

- ICC 2009: "this insurance attaches from the time the good insured is first moved in the warehouse (or storage) for the purpose of the immediate loading (...) for the commencement of the transit".

Deux verbes font la différence: "leave" et "moved".

Le nouveau texte a pour effet d'avancer le commencement de la garantie d'assurance, la marchandise devenant assurée dès l'instant où elle est déplacée ("moved") dans les magasins en vue de son chargement immédiat dans le véhicule de transport pour le commencement du voyage.

La nouvelle "transit clause" pose toutefois la question de son périmètre exact au commencement des risques. Dans la mesure où il est spécifié que le premier déplacement s'entend d'une manutention en vue d'un chargement immédiat ("immediate loading"), il me paraît personnellement logique de considérer que les manutentions de conditionnement n'entrent pas dans le champ d'application de la garantie. En effet, si on se situe dans la perspective du transport, cela implique que la marchandise soit déjà conditionnée et prête à être expédiée. J'admets cependant que ce point n'est pas expressément formulé. Dès lors, à compter de leur première manutention, pourraient être considérées comme assurées des pièces entreposées à nu qui seraient prélevées dans un rayonnage puis intégrées dans une chaîne d'expédition à l'intérieur d'un entrepôt (packaging commercial, emballage transport, etc.) et, enfin, chargées sur un camion.

Il y a là une difficulté d'interprétation.

S'agissant maintenant de la fin des risques dans la police d'assurance INSTITUTE CARGO CLAUSES, l'ancienne et la nouvelle version doivent être comparées comme suit:

- ICC 1982: "(this insurance terminates) on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein (...)";

- ICC 2009: "(this insurance terminates) on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage (...)".

Deux expressions font ici la différence: "on delivery" et "on completion of unloading".

La marchandise est dorénavant garantie jusqu'au complet déchargement du moyen de transport dans l'entrepôt ou au lieu de stockage. Il n'est donc plus fait référence à la notion juridique de livraison.

J'ai tenu à insister sur cet exemple pour tenter d'expliquer que l'évolution actuelle du droit maritime n'est évidemment pas nécessairement liée à l'existence de la piraterie maritime moderne.

Mais cela dit, il n'en demeure pas moins exact que les conséquences civiles et commerciales d'une piraterie moderne qui, en SOMALIE, a glissé vers le crime organisé (rançonnement, prise d'otages, financement de bandes armées) sont d'autant plus sensibles qu'environ 22.000 navires par an passent par le CANAL DE SUEZ et que toutes les marchandises sont concernées. Tous les types de navire naviguant à cet endroit, du bateau de pêche au gros pétrolier et aux navires du trafic EUROPE dit "non capesize", c'est-à-dire les navires incapables de contourner l'AFRIQUE. Toutes les marchandises aussi sont concernées, du produit fini au vrac, aux pétroles et dérivés, aux grains, au riz ou encore aux céréales.

Le consommateur ressentira donc probablement, tôt ou tard, le phénomène⁹).

10. Début mai 2009, la presse a fait état d'une réflexion politique inhabituelle.

Maroun LABAKI notamment a écrit:

"Des militaires belges vont être déployés pendant deux mois, entre début mai et fin juin (2009), sur des navires marchands belges croisant au large de la SOMALIE. Ainsi en a convenu le gouvernement (...).

⁹) Voir B. LOOS, "Surprises de 100.000 dollars", Le Soir du 16 avril 2009, p. 10.

Les soldats ne seront pas accompagnés de policiers. Et c'est le commandant de l'équipe militaire - de 8 hommes - et non le capitaine du bateau qui décidera s'il y a lieu d'agir contre une menace.

(...)

Un armateur pourra solliciter le gouvernement belge si la force européenne 'ATALANTE', présente dans la région, ne peut assumer la protection de son navire (lequel devra être correctement assuré). Il lui en coûtera, par trajet vers le Nord ou vers le Sud, d'une durée d'environ 8 jours, un forfait de 115.000 euros. L'armateur devra aussi renoncer à toute poursuite contre l'Etat en cas de dommages dus à un acte de piraterie.

(...)

La décision du gouvernement (belge) innove (...) puisque des intérêts privés vont devoir payer pour bénéficier de la protection des militaires. Cela dit "- c'est toujours Maroun LABAKI qui s'exprime -" il ne semble pas que ce soit une mauvaise affaire - au contraire - pour les armateurs obligés de naviguer dans ces eaux troubles. Les surprimes qu'ils doivent acquitter aux assureurs londoniens, pour des cargaisons de l'ordre de 10 à 15 millions d'euros par bateau, dépassent largement, dit-on, les 115.000 euros du forfait demandé"⁽¹⁰⁾.

On dit que le coût de l'assurance d'un trajet via le GOLFE D'ADEN peut coûter jusqu'à 30.000 dollars pour une couverture maximale de trois millions de dollars.

Même si on admettra que la réflexion entreprise en ce sens sur le plan politique visait avant tout légitimement à parer au plus pressé, elle a néanmoins suscité, à tort ou à raison, des grognements de protestation de la part de certains. On a parlé "de risques très importants", "d'illégalité" ou encore "de mercenariat". Certains ont estimé que la bonne solution était ailleurs: chercher une coordination internationale des marines, créer des couloirs et en imposer l'usage aux armateurs⁽¹¹⁾.

Section 2. - Survol du droit fondamental des Nations Unies sur la lutte contre la piraterie maritime.

⁽¹⁰⁾ M. LABAKI, "Soldats belges contre pirates", Le Soir des 2 et 3 mai 2009, p. 13.

⁽¹¹⁾ Voir M. LABAKI, "Soldats belges contre pirates", Le Soir des 2 et 3 mai 2009, p. 13.

§ 1^{er}. - La Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, faite à MONTEGO BAY. En anglais, United Nations Convention on the Law of the Sea.

A. - Les articles 100 à 107.

11. La piraterie maritime a une très longue histoire⁽¹²⁾.

Dès le 16^e siècle, le conflit entre la Croix et le Croissant perturba profondément le commerce maritime de la Méditerranée car les navires chrétiens étaient arraisonnés par les navigateurs musulmans, les marchandises étaient confisquées et les marins prisonniers étaient réduits en esclavage.

Cette guerre de course frappait surtout les intérêts italiens et espagnols. Elle provoqua la riposte des chevaliers de Saint-Etienne, en Toscane, et des chevaliers de Saint-Jean, à Malte, qui, à leur tour, s'attaquèrent à l'économie maritime du monde musulman.

Peu à peu, des accords furent conclus entre les puissances chrétiennes et musulmanes visant à réduire les effets néfastes de ces arraisonnements.

La piraterie maritime fut toutefois poursuivie par les pays autrefois désignés sous le nom de BARBARIE, c'est-à-dire les pays d'Afrique du Nord (ALGER, TRIPOLI, TUNIS et le MAROC). Cette piraterie maritime n'a pris fin en Méditerranée occidentale qu'avec la conquête de l'ALGERIE par la FRANCE en 1830.

C'est par les traités de paix conclus en 1820 et 1853 avec les chefs des Emirats de la Côte des Pirates dans le GOLFE PERSIQUE, que la GRANDE-BRETAGNE a obtenu qu'ils mettent fin à leurs activités de piraterie à l'encontre des navires britanniques.

Beaucoup plus récemment, le 7 octobre 1985, le détournement du paquebot italien ACHILLE LAURO, au large du port d'ALEXANDRIE, illustra le désarroi de la communauté internationale contemporaine face à la problématique terroriste. De quoi s'agissait-il? Un commando palestinien menaçait d'exécuter les passagers de nationalité américaine s'il n'obtenait pas la libération de 50 Palestiniens détenus par ISRAËL. Le drame coûta la

(12) Voir, sur la question, R. YAKEMTCHOUK, "Les Etats de l'Union européenne face à la piraterie maritime somalienne", R.M.C. et U.E. juillet-août 2009, n° 530, pp. 441 et 442. Les commentaires figurant à ce sujet dans le texte du discours sont empruntés de ce professeur émérite à l'Université de LOUVAIN.

vie d'un passager américain d'origine israélienne avant que fût négociée la retraite des terroristes⁽¹³⁾.

Contrairement à ce qui s'est passé lors du détournement de l'ACHILLE LAURO, les pirates somaliens semblent, quant à eux, avoir des motivations économiques plus que politiques. En s'emparant d'otages, ils visent essentiellement à extorquer une rançon.

12. La Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, faite à MONTEGO BAY le 10 décembre 1982 (M.B. du 16 septembre 1999, pp. 34484 s.), revêt une importance particulière dans la lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime.

Nonobstant sa portée limitée, la Convention de MONTEGO BAY constitue en effet le fondement juridique de base des opérations militaires maritimes entreprises par l'Union européenne au large des côtes de la SOMALIE pour extirper la piraterie maritime.

L'Union européenne - au sein de laquelle la Communauté européenne a adhéré à la Convention de MONTEGO BAY le 1^{er} avril 1998 - situe explicitement son action, notamment l'opération militaire ATALANTA, dans le cadre international des articles 100 et suivants⁽¹⁴⁾ de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer⁽¹⁵⁾. On note que le DANEMARK ne participe pas à la mise en œuvre de cette action commune, conformément aux réserves

⁽¹³⁾ A. CUDENNEC, "Terrorisme et piraterie maritimes: l'U.E. affirme son statut d'acteur maritime international", R.M.C. et U.E. octobre-novembre 2009, n° 532, p. 600.

⁽¹⁴⁾ Voir Action commune 2008/851/PESC du Conseil de l'Union européenne du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la SOMALIE, J.O.U.E. n° L301 du 12 novembre 2008, p. 33; Décision 2008/918/PESC du Conseil de l'Union européenne du 8 décembre 2008 relative au lancement de l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la SOMALIE (ATALANTA), J.O.U.E. n° L330 du 9 décembre 2008, p. 19. La durée de l'Action commune a été fixée initialement à 12 mois sous réserve de la prolongation des Résolutions adoptées par le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies. Aux termes de l'article 1^{er}.1. de l'Action commune précitée, "l'Union européenne (UE) mène une opération militaire à l'appui des Résolutions 1814 (2008), 1816 (2008) et 1838 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU) d'une manière conforme à l'action autorisée en cas de piraterie en application des articles 100 et suivants de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée à MONTEGO BAY le 10 décembre 1982 (...) et par le biais, notamment, d'engagements pris avec les Etats tiers, ci-après dénommée 'ATALANTA', en vue de contribuer:

- à la protection des navires du PAM (Programme alimentaire mondial) qui acheminent l'aide alimentaire aux populations déplacées de SOMALIE, conformément au mandat de la Résolution 1814 (2008) du CSNU;
- à la protection des navires vulnérables naviguant au large des côtes de SOMALIE, ainsi qu'à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes de la SOMALIE, conformément au mandat défini dans la Résolution 1816 (2008) du CSNU".

⁽¹⁵⁾ Voir A. CUDENNEC, "Terrorisme et piraterie maritimes: l'U.E. affirme son statut d'acteur maritime international", R.M.C. et U.E. octobre-novembre 2009, n° 532, p. 603.

qu'il a antérieurement exprimées et en vertu desquelles cet Etat ne participe pas à l'élaboration et à la mise en œuvre des décisions et actions de l'Union européenne qui ont des implications en matière de défense⁽¹⁶⁾. Le DANEMARK ne contribue donc pas non plus au financement de l'opération militaire.

13. Les articles 100 et suivants de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, faite à MONTEGO BAY le 10 décembre 1982, figurent parmi les Dispositions générales de la Partie de la Convention consacrée à la Haute mer.

Dans le préambule de la Convention, les Etats Parties à celle-ci soulignent notamment les trois considérants suivants:

"Animés du désir de régler, dans un esprit de compréhension et de coopération mutuelles, tous les problèmes concernant le droit de la mer et conscients de la portée historique de la Convention qui constitue une contribution importante au maintien de la paix, à la justice et au progrès pour tous les peuples du monde,

(...)

Reconnaissant qu'il est souhaitable d'établir, au moyen de la Convention, compte dûment tenu de la souveraineté de tous les Etats, un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite les communications internationales et favorise les utilisations pacifiques des mers et des océans, l'utilisation équitable et efficace de leurs ressources, la conservation de leurs ressources biologiques et l'étude, la protection et la préservation du milieu marin,

Considérant que la réalisation de ces objectifs contribuera à la mise en place d'un ordre économique international juste et équitable dans lequel il serait tenu compte des intérêts et besoins de l'humanité tout entière et, en particulier, des intérêts et besoins spécifiques des pays en développement, qu'ils soient côtiers ou sans littoral,

⁽¹⁶⁾ Voir Considérant 13 de l'Action commune 2008/851/PESC du Conseil de l'Union européenne du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la SOMALIE, J.O.U.E. n° L301 du 12 novembre 2008, p. 34; A. CUDENNEC, "Terrorisme et piraterie maritimes: l'U.E. affirme son statut d'acteur maritime international", R.M.C. et U.E. octobre-novembre 2009, n° 532, p. 603, note 31. Le Considérant 6 de la Décision 2008/918/PESC du Conseil de l'Union européenne du 8 décembre 2008 (voir supra, note 14) rappelle la position du DANEMARK.

(...)

(Les Etats Parties à la Convention) Sont convenus de ce qui suit: etc.".

14. Les Dispositions générales de la Partie de la Convention sur la Haute Mer traitent de questions telles que le Champ d'application de cette Partie, la Liberté de la haute mer, l'Affectation de la haute mer à des fins pacifiques, le Droit de navigation, la Juridiction pénale en matière d'abordage ou en ce qui concerne tout autre incident de navigation maritime, l'Obligation de prêter assistance, l'Interdiction de transport d'esclaves, différents aspects de la piraterie maritime ou encore différents aspects des câbles et des pipelines sous-marins.

Pour situer les articles concernant la piraterie maritime dans leur contexte, il serait utile de commencer par rappeler le contenu des articles qui les précèdent dans la Partie VII de la Convention, relative à la Haute Mer.

Le cadre forcément limité de ce discours me contraint malheureusement à n'examiner, à ce propos, que l'article 86 de la Convention de MONTEGO BAY.

On comprendra toutefois aisément et rapidement pourquoi cet examen est utile sur le plan pratique.

15. Aux termes de l'article 86 de la Convention, d'une part, la Partie VII relative à la Haute mer s'applique à toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel et, d'autre part, ledit article 86 ne restreint en aucune manière les libertés dont jouissent tous les Etats dans la zone économique exclusive en vertu de l'article 58.

Cette disposition est importante pour les raisons suivantes.

L'article 100 de la Convention dispose que tous les Etats coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

L'article 101 définit la piraterie. On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants:

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

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

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

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

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

Il résulte des termes et du rapprochement de ces articles 86 in limine, 100 et 101 qu'au sens de la Convention de MONTEGO BAY, l'acte de piraterie est un acte commis "en haute mer" ou en dehors des zones sous "juridiction" nationale, à des "fins privées"⁽¹⁷⁾.

Cette règle doit toutefois être nuancée eu égard à l'article 86 in fine dont je rappelle qu'il prévoit que ledit article 86 ne restreint en aucune manière les libertés dont jouissent tous les Etats dans la zone économique exclusive en vertu de l'article 58.

Quelles sont ces libertés dont jouissent tous les Etats dans la zone économique exclusive en vertu de l'article 58?

Avant de préciser ces libertés, il me paraît intéressant de rappeler qu'en vertu de l'article 55 de la Convention, la zone économique exclusive est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, soumise au régime juridique particulier établi par la Convention, en vertu duquel les droits et la juridiction de l'Etat côtier et les droits et libertés des autres Etats sont gouvernés par les dispositions pertinentes de la Convention.

⁽¹⁷⁾ Voir A. CUDENNEC, "Terrorisme et piraterie maritimes: l'U.E. affirme son statut d'acteur maritime international", R.M.C. et U.E. octobre-novembre 2009, n° 532, p. 602. Voir toutefois, dans la même étude, la note 23 de ladite p. 602. Voir aussi G. STRIJARDS, "Piraten en hun berechting", Nederlands Juristenblad (NJB) 2009, 19 juni 2009, pp. 1512 et 1513.

Dans ce cadre, les droits et obligations qui, dans la zone économique exclusive, sont ceux des Etats autres que l'Etat côtier et qui permettent de préciser les libertés dont jouissent tous les Etats dans la zone économique exclusive en vertu de l'article 58, sont déterminés comme suit:

"1. Dans la zone économique exclusive, tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins, visées à l'article 87 (relatif à la liberté de la haute mer), ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins.

2. Les articles 88 à 115 (donc notamment les articles 100 et suivants se rapportant à la piraterie maritime), 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 (...) partie (de la Convention, s'appliquant à la zone économique exclusive).

3. Lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les Etats tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'Etat côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la (...) partie (de la Convention, s'appliquant à la zone économique exclusive, conformément) aux autres règles du droit international".

Il résulte dès lors des termes et du rapprochement des articles 58, alinéa 2, 86, spécialement in fine, 100 et 101 précités qu'il est, me semble-t-il, plus précis de dire qu'au sens de la Convention de MONTEGO BAY, l'acte de piraterie est un acte commis "en haute mer", en dehors des zones sous "juridiction" nationale ou dans la "zone économique exclusive", à des "fins privées".

C'est donc aussi, selon moi, à tort, que la Convention de MONTEGO BAY a essuyé, comme l'ancienne Convention sur la haute mer, adoptée à GENEVE le 29 avril 1958, des

critiques par le motif qu'elle ne viserait que les faits commis en haute mer⁽¹⁸⁾.

Il me paraît plus exact de dire que ne correspond plus à la piraterie du 21^e siècle la condition découlant de la Convention de MONTEGO BAY que l'acte de piraterie ne soit pas commis dans la Mer territoriale, c'est-à-dire dans la mer dont la largeur autorisée par l'article 3 de la Convention de MONTEGO BAY est de 12 milles marins maximum mesurés à partir de lignes de base établies conformément à ladite Convention.

Ce n'est pas la même chose de dire que les faits visés doivent être commis en haute mer et de dire que les faits visés ne peuvent être commis dans la mer territoriale car, dans le premier cas, on perd de vue que les faits commis dans la zone économique exclusive sont aussi visés par les articles de la Convention relatifs à la piraterie maritime même si c'est par un raisonnement.

Ceci dit, sous réserve de cette nuance, j'admets qu'exclure de la répression internationale les faits commis dans la mer territoriale ne correspond plus à la nécessité actuelle. D'ailleurs, des Résolutions du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies ont été plus audacieuses que la Convention de MONTEGO BAY⁽¹⁹⁾ et, dans le cas de la SOMALIE, ces Résolutions étaient d'autant plus nécessaires que la SOMALIE estime que sa Mer territoriale s'étend jusqu'à 200 milles marins⁽²⁰⁾.

Cette opinion ne fait cependant pas l'unanimité. Certains estiment en effet qu'une possibilité d'intervenir dans les eaux territoriales somaliennes malmène la souveraineté de l'Etat sur le territoire duquel la poursuite des pirates est autorisée⁽²¹⁾.

Tout en estimant, comme je viens de le dire, qu'exclure de la répression internationale les faits commis dans la Mer territoriale - ce que fait la Convention de MONTEGO BAY - ne correspond plus à la nécessité actuelle, je reconnais que la question est délicate. Par exemple, le

(18) Voir notamment A. KOZUBOVSKAYA-PELLE, "3^{ème} colloque international sur la sûreté maritime et portuaire. Nantes, 22-23 octobre 2009", *Dr. marit. franç.*, Décembre 2009, p. 1000, note 6; C. LALY-CHEVALIER, "Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme", *Rev. b. dr. intern.* 2009-1, p. 7.

(19) Voir *infra*, n^{os} 16 et 29.

(20) Voir A. KOZUBOVSKAYA-PELLE, "3^{ème} colloque international sur la sûreté maritime et portuaire. Nantes, 22-23 octobre 2009", *Dr. marit. franç.*, Décembre 2009, p. 1000.

(21) Voir A. KOZUBOVSKAYA-PELLE, "3^{ème} colloque international sur la sûreté maritime et portuaire. Nantes, 22-23 octobre 2009", *Dr. marit. franç.*, Décembre 2009, p. 1000 et la note 9.

passage dans la mer territoriale d'un navire bénéficiant d'une protection militaire est-il inoffensif?

L'article 17 de la Convention de MONTEGO BAY dispose que "sous réserve de (cette) Convention, les navires de tous les Etats, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la Mer territoriale". Il m'est impossible de développer la notion de "passage inoffensif dans la Mer territoriale" mais je pense qu'il est toutefois utile de rappeler le contenu de l'article 18 et certains termes de l'article 19 de la Convention car ces articles permettent de préciser la portée de l'article 17: que signifient les termes "passage" et "passage inoffensif"?

L'article 18 prévoit:

"1. On entend par 'passage' le fait de naviguer dans la Mer territoriale aux fins de:

- a) la traverser sans entrer dans les eaux intérieures ni faire escale dans une rade ou une installation portuaire située en dehors des eaux intérieures; ou
- b) se rendre dans les eaux intérieures ou les quitter, ou faire escale dans une telle rade ou installation portuaire ou la quitter.

2. Le passage doit être continu et rapide. Toutefois, le passage comprend l'arrêt et le mouillage, mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse".

Aux termes de l'article 19, alinéa 1, de la Convention de MONTEGO BAY, "le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier" et "il doit s'effectuer en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international".

L'alinéa 2 ajoute notamment:

"Le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier si, dans la Mer territoriale, ce navire se livre à l'une quelconque des activités suivantes:

- a) menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de

l'Etat côtier ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies;

b) exercice ou manœuvre avec armes de tout type;

(...)

e) lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs;

f) lancement, appontage ou embarquement d'engins militaires;

(...)

l) toute autre activité sans rapport direct avec le passage".

Le passage dans la Mer territoriale d'un navire bénéficiant d'une protection militaire et possédant donc des armes à bord, peut-il être interprété comme un passage offensif par le pays riverain?

Je suis d'avis qu'il résulte des termes et du rapprochement des articles 17, 18 et 19 précités que ce n'est pas, en soi, la présence d'armes à bord qui caractérise le passage offensif dans la Mer territoriale. D'ailleurs, s'il en était autrement, comment pourrait-on admettre, alors que ce n'est pas contesté, une circulation "inoffensive" dans la Mer territoriale des "navires de guerre" ou une circulation "inoffensive" dans la Mer territoriale des navires marchands avec des munitions comme cargaison? Dans la Convention de MONTEGO BAY, ce qui, en matière de lutte contre la piraterie dans la Mer territoriale, caractérise le passage offensif dans la Mer territoriale d'un navire possédant des armes à bord, c'est essentiellement, selon moi, la circulation de ce navire lorsqu'elle commence à porter atteinte à, voire lorsqu'elle présente un danger pour - suivant le texte néerlandais en effet: een gevaar opleveren - le "bon ordre de l'Etat côtier" ou lorsque ce navire "menace ou emploie la force contre la souveraineté de l'Etat côtier".

Autrement dit, du moment qu'il n'y a pas de trouble à l'ordre public ou d'utilisation d'armes, le passage d'un navire possédant des armes à bord peut être considéré

comme inoffensif au sens de la Convention de MONTEGO BAY⁽²²⁾.

Je me résume sur les commentaires qui précèdent.

Selon moi, au sens de la Convention de MONTEGO BAY, l'acte de piraterie est un acte commis en haute mer, en dehors des zones sous juridiction nationale ou dans la zone économique exclusive.

16. Cette définition de l'acte de piraterie au sens de la Convention de MONGEGO BAY me semble plus large que celle, sauf à associer plusieurs textes, au sens de l'Action commune 2008/851/PESC du Conseil de l'Union européenne du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la SOMALIE⁽²³⁾.

En revanche - et je ne peux que m'en réjouir dans un souci de cohérence du droit de la Mer - la définition de l'acte de piraterie au sens de l'article 3 de la loi belge du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime me paraît mieux s'inscrire dans la

⁽²²⁾ Comp. A. KOZUBOVSKAYA-PELLE, "3^{ème} colloque international sur la sûreté maritime et portuaire. Nantes, 22-23 octobre 2009", Dr. marit. franç., Décembre 2009, pp. 1001 et 1002.

⁽²³⁾ Action commune 2008/851/PESC du Conseil de l'Union européenne du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la SOMALIE, J.O.U.E. n° L301 du 12 novembre 2008, pp. 33 s. La recrudescence des actes de piraterie maritime a amené l'Union européenne à développer son action. En particulier, différents accords ont été signés entre l'Union européenne et les pays de la corne de l'Afrique concernés par la piraterie qui sévit au large de la SOMALIE. Eu égard au caractère inévitablement limité de ce Discours, il m'est impossible d'examiner l'ensemble du droit communautaire concernant la piraterie maritime. Je me limiterai à attirer l'attention sur la Décision 2009/293/PESC du Conseil de l'Union européenne du 26 février 2009 concernant l'échange de lettres entre l'Union européenne et le gouvernement du KENYA sur les conditions et les modalités régissant le transfert, de la force navale placée sous la direction de l'UE (EUNAVFOR) au KENYA, des personnes soupçonnées d'avoir commis des actes de piraterie qui sont retenues par l'EUNAVFOR et de leurs biens saisis en possession de cette dernière, ainsi que leur traitement après un tel transfert, J.O.U.E. n° L79 du 25 mars 2009, p. 47, et sur la Décision 2009/877/PESC du Conseil de l'Union européenne du 23 octobre 2009 concernant la signature et l'application provisoire de l'échange de lettre entre l'Union européenne et la République des SEYCHELLES sur les conditions et les modalités régissant le transfert, de l'EUNAVFOR à la République des SEYCHELLES, des personnes suspectées d'actes de piraterie ou de vols à main armée, ainsi que leur traitement après un tel transfert, J.O.U.E. n° L315 du 2 décembre 2009, p. 35. L'Accord précité avec le KENYA détaille le traitement auquel doivent être soumises les personnes concernées, soupçonnées d'actes de piraterie, après leur transfert au KENYA: interdiction de tortures, de traitements cruels, inhumains et dégradants, de détention arbitraire, de prononcer la peine de mort, exigence d'un procès équitable, dans un délai raisonnable. Sur un examen de l'évolution du droit communautaire en matière de piraterie maritime, voir A. CUDENNEC et crts, "L'Union et la mer. Chronique maritime", R.M.C. et U.E. février 2010, n° 535, pp. 123 et 124.

définition de l'acte de piraterie au sens de la Convention de MONTEGO BAY⁽²⁴⁾.

L'article 1.1. de l'Action commune dispose que "l'Union européenne (U.E.) mène une opération militaire à l'appui des Résolutions 1814 (2008), 1816 (2008) et 1838 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU) d'une manière conforme à l'action autorisée en cas de piraterie en application des articles 100 et suivants de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée à MONTEGO BAY le 10 décembre 1982".

Cet article fait donc référence aux seuls articles 100 et suivants de la Convention de MONTEGO BAY mais non aux articles 58, alinéa 2, et 86, in fine, lesquels permettent de considérer que l'acte de piraterie comprend aussi l'acte qui est commis dans la "zone économique exclusive".

Certes, l'article 2 de l'Action commune, qui détermine la portée du Mandat d'ATALANTA, semble pouvoir être interprété de façon moins restrictive sur les zones d'intervention possibles, mais c'est uniquement parce que cet article ne se réfère pas seulement aux articles 100 et suivants de la Convention de MONTEGO BAY. Il fait aussi référence aux Résolutions combinées du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies qui autorisent une intervention dans les eaux territoriales de la SOMALIE.

L'article 2, c, d et e, est libellé comme suit:

"ATALANTA, dans les conditions fixées par le droit international applicable, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et par les Résolutions 1814 (2008), 1816 (2008) et 1838 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU), et dans la limite de ses capacités disponibles:

(...)

c) surveille les zones au large des côtes de la SOMALIE, y compris ses eaux territoriales, présentant des risques pour les activités maritimes, en particulier le trafic maritime;

d) prend les mesures nécessaires, y compris l'usage de la force, pour dissuader, prévenir et intervenir afin de mettre fin aux actes de piraterie ou aux vols à main

⁽²⁴⁾ M.B. du 14 janvier 2010, pp. 1485 s.

armée qui pourraient être commis dans les zones où elle est présente;

e) en vue de l'exercice éventuel de poursuites judiciaires par les Etats compétents dans les conditions prévues à l'article 12, peut appréhender, retenir et transférer les personnes ayant commis ou suspectées d'avoir commis des actes de piraterie ou des vols à main armée dans les zones où elle est présente et saisir les navires des pirates ou des voleurs à main armée ou les navires capturés à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée et qui sont aux mains de pirates ainsi que les biens se trouvant à leur bord".

L'article 2, c, vise donc expressément "les zones au large des côtes de la SOMALIE, y compris ses eaux territoriales" et lorsqu'il porte respectivement sur l'usage de la force et sur l'arrestation des pirates et des voleurs à main armée, l'article 2, d et e, vise "les zones où ATALANTA est présente" sans en exclure les eaux territoriales de la SOMALIE.

Quant aux Résolutions combinées 1814 (2008), 1816 (2008) et 1838 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies, elles autorisent une intervention dans les eaux territoriales de la SOMALIE mais à certaines conditions, spécialement une sorte d'agrément du Gouvernement fédéral somalien de transition.

Dans la Résolution 1814 (2008) qu'il a adoptée le 15 mai 2008, le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies, agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies "Action en cas de menace contre la paix, de rupture de la paix et d'acte d'agression", "11. réaffirme son appui à la contribution apportée par certains Etats à la protection des convois maritimes du Programme alimentaire mondial, demande aux Etats et aux organisations régionales, en coordonnant étroitement leur action entre eux, après avoir avisé au préalable le Secrétaire général, et à la demande du Gouvernement fédéral de transition, de prendre des mesures pour protéger les navires participant au transport et à l'acheminement de l'aide humanitaire destinée à la SOMALIE et aux activités autorisées par l'O.N.U., demande aux pays fournissant des contingents à l'AMISOM (Mission d'observation militaire de l'Union africaine en SOMALIE), selon qu'il convient, d'assurer un appui à cet effet, et prie le Secrétaire général d'accorder son soutien à cette fin".

Dans l'importante Résolution 1816 (2008) qu'il a adoptée le 2 juin 2008, le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies, agissant encore en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, "7. décide que, pour une période de six mois à compter de l'adoption de la présente Résolution, les Etats qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et dont le Gouvernement fédéral de transition aura préalablement communiqué les noms au Secrétaire général sont autorisés:

a) à entrer dans les eaux territoriales de la SOMALIE afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable;

b) à utiliser, dans les eaux territoriales de la SOMALIE, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable, tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée".

La même Résolution 1816 (2008) ajoute que le Conseil de sécurité "12. prie les Etats qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition de l'informer dans un délai de trois mois de l'application des mesures qu'ils auront prises en exécution de l'autorisation découlant du paragraphe 7 ci-dessus".

Enfin, dans la Résolution 1838 (2008) qu'il a adoptée le 7 octobre 2008, le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies, agissant ici aussi en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies,

"Rappelant (les) Résolutions 1814 (2008) et 1816 (2008) (qui précèdent),

Profondément préoccupé par la multiplication récente des actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires au large des côtes somaliennes et par la grave menace que ces actes font peser sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide humanitaire en SOMALIE, sur la navigation internationale et sur la sécurité des routes maritimes commerciales, ainsi que sur les activités de pêche menées conformément au droit international,

Constatant avec inquiétude que des actes de piraterie de plus en plus violents sont commis à l'aide d'armes de

plus en plus lourdes, dans une zone de plus en plus étendue au large des côtes somaliennes, à l'aide de moyens de grande portée tels que des navires de ravitaillement, dénotant une organisation et des méthodes d'attaque plus sophistiquées,

(...)

Prenant note de la lettre que le Président de la SOMALIE a adressée le 1^{er} septembre 2008 au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour lui dire que le Gouvernement fédéral de transition (...) était disposé à envisager de collaborer avec d'autres Etats, ainsi qu'avec les organisations régionales, pour fournir des notifications préalables venant s'ajouter à celles qui sont déjà fournies conformément au paragraphe 7 de la Résolution 1816 (2008) en vue de lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes,

(...)

1. Réaffirme qu'il condamne et déplore tous actes de piraterie et vols à main armée commis contre des navires au large des côtes somaliennes;
2. Demande à tous les Etats intéressés par la sécurité des activités maritimes de participer activement à la lutte contre la piraterie visant des navires se trouvant en haute mer au large des côtes somaliennes, en particulier en y déployant des navires de guerre ou des aéronefs militaires, conformément au droit international, tel qu'édicte dans la Convention (des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la Mer);
3. Demande à tous les Etats dont les navires de guerre ou les aéronefs militaires opèrent au large des côtes somaliennes, en haute mer ou dans l'espace aérien surjacent, d'utiliser tous les moyens nécessaires au large des côtes somaliennes, en haute mer ou dans l'espace aérien surjacent, en conformité avec le droit international tel qu'édicte dans la Convention (précitée), pour réprimer les actes de piraterie;
4. Demande instamment à tous les Etats qui en ont les moyens de coopérer avec le Gouvernement fédéral de transition dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer, conformément aux dispositions de sa Résolution 1816 (2008);

5. Demande instamment aussi à tous les Etats et à toutes les organisations régionales de continuer à agir, conformément aux dispositions de sa Résolution 1814 (2008), pour protéger les convois maritimes du Programme alimentaire mondial, ce qui revêt une importance vitale pour l'acheminement de l'aide humanitaire à la population somalienne;

(...)

9. (...) Entend examiner la situation (...) dans l'intention, en particulier, de renouveler pour une période supplémentaire, à la demande du Gouvernement fédéral de transition, les autorisations accordées au paragraphe 7 de la Résolution 1816 (2008)".

Cette Résolution 1838 (2008) va très loin car elle permet un emploi de la force à grande échelle contre les pirates. Les navires de guerre peuvent, sur cette base juridique, employer des moyens tels que l'arrestation et le jugement des responsables d'actes de piraterie. Il s'agit ici de mesures de police contre les pirates, qui dépassent le cadre de la légitime défense. Je suis cependant d'avis que cette Résolution 1838 (2008) ne déroge pas au droit international pertinent en la matière car elle s'inscrit dans le cadre de l'article 100 et de l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer de 1982. L'article 100 dispose que tous les Etats coopèrent dans toute la mesure du possible - il s'agit d'une obligation et non d'une faculté même si elle revêt un caractère exceptionnel - à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. L'article 105 confère à tout Etat la compétence de saisir un navire capturé par des pirates en haute mer, ainsi que d'arrêter les pirates en haute mer et de les juger. On observera toutefois que l'article 105 ne contient pas l'obligation pour les Etats d'établir leur compétence mais seulement le droit de le faire et cette compétence peut alors être validée sur le plan international. Si un Etat saisit, dans les conditions prévues, un navire pirate ou un navire aux mains de pirates et appréhende les personnes se trouvant à bord mais qu'il n'a pas établi sa compétence aux fins de connaître des infractions commises, il ne pourra donc infliger de peines aux pirates sur la base de l'article 105. L'article 105 n'a pas d'effet direct. L'article 105 est une exception à l'article 92 en vertu duquel les navires sont, en principe, soumis en haute mer à la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon. Mais, comme le pirate s'attaque aux navires de tous les Etats, la Convention de MONTEGO BAY a prévu cette exception.

On ne manquera pas de relever que la Résolution 1816 (2008), dont j'ai souligné l'importance, a été reconduite dans des termes similaires par la Résolution 1846 (2008) du 2 décembre 2008 du Conseil de sécurité. Les autorisations d'entrer dans les eaux territoriales de la SOMALIE et d'y utiliser tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie (voir supra, dans ce n°, le paragraphe 7 de la Résolution 1816) sont cependant accordées, cette fois, pour une période de douze mois à compter de l'adoption de la Résolution 1846 (2008), c'est-à-dire à compter du 2 décembre 2008 (voir paragraphe 10).

On ne manquera pas non plus de relever que la Résolution 1846 (2008) du 2 décembre 2008 du Conseil de sécurité a elle-même aussi été reconduite par la Résolution 1897 (2009) du 30 novembre 2009. Plus précisément, les autorisations précitées sont reconduites pour une période de douze mois à compter de l'adoption de ladite Résolution 1897 (2009), c'est-à-dire pour une période de douze mois à compter du 30 novembre 2009 (voir paragraphe 7).

Les paragraphes 3, 7, 16 et 19 de la Résolution 1897 (2009) du 30 novembre 2009 sont libellés comme suit, préambule inclus:

"Le Conseil de sécurité,

(...)

Restant profondément préoccupé par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires font peser sur la sécurité, la rapidité et l'efficacité de l'acheminement de l'aide humanitaire en SOMALIE et dans la région, sur la navigation internationale et la sécurité des routes maritimes commerciales, et sur les autres navires vulnérables, et notamment sur les activités de pêche conduites conformément au droit international, et par le fait que les pirates ont étendu leur champ d'opération à la partie ouest de l'OCEAN INDIEN,

(...)

Agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies,

(...)

3. Demande à nouveau aux Etats et aux organisations régionales qui en ont les moyens de participer à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes en particulier, conformément à la présente Résolution et au droit international, en y déployant des navires de guerre, des armes et des aéronefs militaires et en saisissant les embarcations, navires, armes et autre matériel apparenté qui servent ou dont on a de bonnes raisons de soupçonner qu'ils serviront à commettre des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes, et en en disposant;

(...)

7. Encourage les Etats Membres à continuer de coopérer avec le Gouvernement fédéral de transition dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer, note que c'est à ce dernier qu'il incombe au premier chef d'éradiquer la piraterie et les vols à main armée en mer, et décide de reconduire, pour une période de douze mois à compter de l'adoption de la présente Résolution, les autorisations visées au paragraphe 10 de la Résolution 1846 (2008) et au paragraphe 6 de la Résolution 1851 (2008), accordées aux Etats et aux organisations régionales qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et concernant lesquels le Gouvernement fédéral de transition aura donné notification au Secrétaire général;

(...)

16. Prie les Etats et les organisations régionales qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition de l'informer, ainsi que le Secrétaire général, dans un délai de neuf mois, de l'application des mesures qu'ils auront prises en exécution des autorisations découlant du paragraphe 7 ci-dessus et prie également tous les Etats qui participent au Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, notamment la SOMALIE et les autres Etats de la région, de faire rapport dans les mêmes délais sur les efforts qu'ils auront menés pour établir leur compétence en matière d'enquête et de poursuite et pour coopérer dans les affaires de piraterie;

(...)

19. Entend suivre la situation et, le cas échéant, envisager de reconduire pour des périodes supplémentaires

les autorisations découlant du paragraphe 7 ci-dessus si le Gouvernement fédéral de transition lui en fait la demande".

Tant dans son préambule que dans son paragraphe 5, la Résolution 1897 (2009) prend toutefois aussi en considération les droits de la SOMALIE sur ses ressources naturelles se trouvant au large des ses côtes, notamment les pêcheries.

Dans son préambule (7^e considérant), la Résolution 1897 (2009) constate également expressément l'internationalisation de la lutte contre la piraterie maritime au large des côtes somaliennes; le Conseil de sécurité "se félicite des efforts déployés par l'opération ATALANTA, que l'Union européenne s'est engagée à proroger à décembre 2010, ainsi que des opérations 'PROTECTEUR ALLIE' et 'BOUCLIER OCEANIQUE' de l'Organisation du Traité de l'ATLANTIQUE NORD, et de l'action menée par la FORCE MULTINATIONALE 151 des Forces maritimes combinées et d'autres Etats agissant individuellement, en coopération avec le Gouvernement fédéral de transition et d'autres pays, pour réprimer la piraterie et protéger les navires vulnérables qui croisent au large des côtes somaliennes".

Dans la ligne de la Résolution 1897 (2009) adoptée le 30 novembre 2009 et soulignant, elle aussi, la nécessité d'une action de la communauté internationale, la Résolution 1910 (2010) adoptée par le Conseil de sécurité le 28 janvier 2010 "autorise les Etats membres de l'Union africaine à maintenir l'AMISOM (Mission d'observation militaire de l'Union africaine en SOMALIE) jusqu'au 31 janvier 2011" (paragraphe 1).

J'ai fait précédemment remarquer que la définition de l'acte de piraterie au sens de l'article 3 de la loi belge du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime me paraît s'inscrire dans la définition de l'acte de piraterie au sens de la Convention de MONTEGO BAY telle que je l'interprète personnellement, c'est-à-dire en incluant aussi dans cette définition l'acte qui est commis dans la zone économique exclusive. J'ai ajouté que je ne peux que m'en réjouir.

Le texte de l'article 3 de la loi belge du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime rappelle, en règle, celui des articles 101 et 102 de la Convention de MONTEGO BAY.

Il est rédigé comme suit:

"§ 1^{er}. Constitue une infraction de piraterie l'un des actes suivants:

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

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

ii) contre un autre navire, des personnes ou des biens à leur bord, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

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

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

§ 2. Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis au paragraphe 1^{er}, perpétrés par un navire de guerre ou un navire d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

§ 3. Les actes visés aux paragraphes 1^{er} et 2, commis dans un espace maritime autre que la haute mer, sont assimilés à des actes de piraterie tels que définis aux paragraphes 1^{er} et 2, dans la mesure prévue par le droit international".

Ce paragraphe 3 est, selon moi, une formule heureuse et importante. En effet, non seulement il fait application notamment des Résolutions combinées précitées du Conseil de sécurité des Nations Unies 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) et 1897 (2009) et il autorise, dès lors, une intervention dans les eaux territoriales de la SOMALIE aux conditions prévues par ces Résolutions, mais, en outre, il fait application des articles 86, spécialement in fine, et 58, spécialement alinéa 2, de la Convention de MONTEGO BAY et, partant, il conduit à définir l'acte de piraterie comme comprenant aussi l'acte commis dans la "zone économique exclusive".

J'ai déjà dit que, selon moi, il résulte des termes et du rapprochement des articles 58, alinéa 2, 86, spécialement in fine, 100 et 101 de la Convention de MONTEGO BAY qu'au sens de cette Convention, l'acte de piraterie est un acte commis "en haute mer", en dehors des zones sous "juridiction" nationale ou dans la "zone économique exclusive", à des "fins privées".

17. Cette définition me paraît rester valable même dans le cas de piraterie du fait d'un navire de guerre, d'un navire d'Etat ou d'un aéronef d'Etat dont l'équipage s'est mutiné. Même en ce qui concerne son champ d'application, l'article 102 de la Convention de MONTEGO BAY, qui se réfère expressément aux "actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 101" n'exclut pas, en effet, la notion de "fins privées". L'article 102 énonce que les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 101, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire ou un aéronef privé. J'incline, en d'autres termes, à penser que les actes illicites perpétrés à des fins politiques et non à des "fins privées" - "voor persoonlijke doeleinden" dans le texte néerlandais - par un navire de guerre, un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, ne sont pas visés par l'article 102. Il en serait ainsi dans le cas de mutinerie de l'équipage, à des fins politiques, contre le gouvernement en place.

18. En matière de lutte contre la piraterie maritime, les dispositions le plus souvent citées de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, faite à MONTEGO BAY le 10 décembre 1982 (M.B. du 16 septembre 1999, pp. 34484 s.), sont les articles 100⁽²⁵⁾, 101⁽²⁶⁾, 102⁽²⁷⁾ et 105⁽²⁸⁾. J'ai déjà examiné ces articles et je ne reviendrai donc plus sur ceux-ci.

⁽²⁵⁾ Voir supra, n^{os} 15 et 16. Sur les articles 58 et 86 de la Convention de MONTEGO BAY, voir supra, respectivement, d'une part, les n^{os} 15 et 16, et, d'autre part, les n^{os} 14, 15 et 16.

⁽²⁶⁾ Voir supra, n^{os} 15, 16 et 17. Sur les articles 58 et 86 de la Convention de MONTEGO BAY, voir supra, respectivement, d'une part, les n^{os} 15 et 16, et, d'autre part, les n^{os} 14, 15 et 16.

⁽²⁷⁾ Voir supra, n^{os} 16 et 17.

⁽²⁸⁾ Voir supra, n^o 16. Sur l'article 105, voir aussi Action commune 2008/851/PESC du Conseil de l'Union européenne du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la SOMALIE, art. 2, e, 10 et 12, J.O.U.E. n^o L301 du 12 novembre 2008, pp. 33 s.; A. KOZUBOVSKAYA-PELLE, "3^{ème} colloque international sur la sûreté maritime et portuaire. Nantes, 22-23 octobre 2009", Dr. marit. franç., Décembre 2009, p. 1001; G. POISSONNIER, "Les pirates de la Corne de l'Afrique et le droit français", D.H. 2008, pp. 2097 s., spécialement p. 2099; R. YAKEMTCHOUK, "Les Etats de l'Union européenne face à la piraterie maritime somalienne", R.M.C. et U.E. juillet-août 2009, n^o 530, pp. 441 s., spécialement pp. 441 et 449. On observera que, suivant ce qui est généralement enseigné, la Convention de MONTEGO BAY ne prévoit pas de droit

On cite aussi généralement l'article 108 portant sur le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, l'article 110 portant sur le droit de visite et l'article 111 portant sur le droit de poursuite. Ces dispositions ont cependant une portée plus large que la lutte contre la piraterie maritime. L'article 110 dispose notamment que sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité, un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger, autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux articles 95 et 96, ne peut l'arraisonner que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire se livre à la piraterie. Dans ce cas, le navire de guerre peut donc procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon et, à cette fin, il peut dépêcher une embarcation, sous le commandement d'un officier, auprès du navire suspecté de piraterie. Si, après vérification des documents, les soupçons subsistent, il peut poursuivre l'examen à bord du navire, en agissant avec tous les égards possibles.

Dans la Convention de MONTEGO BAY, le régime international de la piraterie maritime est en réalité essentiellement fixé par les règles figurant dans huit articles, à savoir les articles 100 à 107⁽²⁹⁾.

19. L'article 103 définit le navire pirate et l'aéronef pirate. Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates, les navires ou aéronefs dont les personnes qui les contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101⁽³⁰⁾. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables.

20. L'article 104 concerne la conservation ou la perte de la nationalité d'un navire pirate ou d'un aéronef pirate. Il dispose qu'un navire ou aéronef devenu pirate

de poursuite de la haute mer vers la mer territoriale. L'article 111 de la Convention de MONTEGO BAY, dont la lecture est assez logique après celle de l'article 105, prévoit un droit de poursuite en haute mer à l'encontre d'un navire étranger surpris dans la mer territoriale en action irrégulière. Mais, ajoutet-on, la Convention précitée n'envisage pas la situation inverse, celle d'un navire étranger surpris en haute mer en action irrégulière, et notamment en action de piraterie, et qui se réfugie dans des eaux territoriales. Fondé à arraisonner en haute mer, le navire d'Etat qui le surprend n'est pas autorisé à le poursuivre au-delà de la haute mer. Sur cette question et sur les Résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies tendant à créer un droit de poursuite "inverse", voir P. BONASSIES et P. DELEBECQUE, "Le droit positif français en 2008", Dr. marit. franç., Juin 2009, Hors série n° 13, pp. 7 et 8.

⁽²⁹⁾ Voir P. WECKEL, "Journées méditerranéennes sur la piraterie maritime. Nice et Monaco, les 10 et 11 décembre 2009. Synthèse des travaux", Dr. marit. franç., Janvier 2010, p. 70.

⁽³⁰⁾ Sur l'article 101, voir supra, n^{os} 15, 16, 17 et 18.

peut conserver sa nationalité et que la conservation ou la perte de la nationalité est régie par le droit interne de l'Etat qui l'a conférée.

L'article 104 de la Convention de MONTEGO BAY marque une rupture par rapport à la tradition, en écartant la déchéance de plein droit du pavillon pour les navires pirates.

Avec cette disposition, les mots de piraterie maritime ne recouvrent plus le même sens que précédemment.

Le professeur Philippe WECKEL fait observer ce qui suit.

"Au 18^e/19^e siècle, la piraterie désigne un crime de droit des gens. D'ailleurs, la familiarité du crime de piraterie avec le crime de guerre permet de pousser loin une analogie qui n'est pas fortuite et qui a été développée dans la jurisprudence de la Cour suprême des Etats-Unis. La déchéance de la protection du pavillon (symbolisée par le pavillon noir) rappelle ainsi celle du combattant qui ne respecte pas les lois et usages de la guerre. (...) Le grand brigandage en mer est alors très proche du brigandage de grand chemin (...).

(En revanche,) la piraterie désigne aujourd'hui un ensemble d'infractions de droit commun commises dans un espace échappant à la juridiction d'un seul Etat (...).

En effet, au 19^e siècle, est un pirate l'individu qui appartient à l'équipage d'un navire pirate; est un navire pirate le navire armé non autorisé. L'activité de piraterie est incriminée à titre principal, à savoir le fait pour un équipage de prendre le large à bord d'un navire armé, sans autorisation, pour (...) se livrer à des attaques contre des biens et des personnes (...). (Actuellement), seuls les actes de piraterie, c'est-à-dire les attaques menées contre des navires seront incriminés. On ne punit plus l'appartenance à une bande de pirates, mais la participation à des attaques armées contre des navires en haute mer. Auparavant (...) détournant la liberté de navigation à des fins criminelles, (le pirate) était également déchu de la protection du pavillon. Aujourd'hui, les groupes armés non étatiques ne sont plus nécessairement considérés comme illégitimes (résistance à l'occupation, guerre de libération nationale). La liberté de navigation appartenant aux Etats de pavillon et non aux navires, un Etat ne saurait en être privé du fait du comportement d'un équipage. L'octroi et le retrait de la nationalité d'un

navire relève en effet du pouvoir discrétionnaire de l'Etat concerné"⁽³¹⁾.

L'article 104 de la Convention de MONTEGO BAY témoigne cette évolution.

21. L'article 106 de la Convention de MONTEGO BAY concerne la responsabilité en cas de saisie arbitraire d'un navire ou aéronef suspect de piraterie. Il dispose que lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'Etat qui y a procédé est responsable, vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité, de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait.

22. L'article 107 de la Convention de MONTEGO BAY précise quels sont les navires et aéronefs habilités à effectuer une saisie pour raison de piraterie. En vertu de cet article, seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie.

23. Je terminerai ces quelques considérations sur les articles 100 à 107 de la Convention de MONTEGO BAY par une brève réflexion sur l'effet direct ou non de ces articles.

On enseigne, d'une part, que la Convention de MONTEGO BAY n'a pas mis en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers et à leur conférer des droits ou libertés propres, et, d'autre part, que ladite Convention ne s'adresse donc qu'aux Etats⁽³²⁾.

Cet enseignement me paraît trop absolu.

Prenons un exemple en dehors des articles 100 à 107. L'article 97 concerne la juridiction pénale en matière d'abordage ou en ce qui concerne tout autre incident de navigation maritime.

L'article 97 est libellé comme suit:

⁽³¹⁾ P. WECKEL, "Journées méditerranéennes sur la piraterie maritime. Nice et Monaco, les 10 et 11 décembre 2009. Synthèse des travaux", Dr. marit. franç., Janvier 2010, pp. 73 et 74.

⁽³²⁾ Voir P. BONASSIES et P. DELEBECQUE, "Le droit positif français en 2008", Dr. marit. franç., Juin 2009, Hors série n° 13, p. 24.

"1. En cas d'abordage ou de tout autre incident de navigation maritime en haute mer qui engage la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de tout autre membre du personnel du navire, il ne peut être intenté de poursuites pénales ou disciplinaires que devant les autorités judiciaires ou administratives soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont l'intéressé a la nationalité.

2. En matière disciplinaire, l'Etat qui a délivré un brevet de commandement ou un certificat de capacité ou permis est seul compétent pour prononcer, en respectant les voies légales, le retrait de ces titres, même si le titulaire n'a pas la nationalité de cet Etat.

3. Il ne peut être ordonné de saisie ou d'immobilisation du navire, même dans l'exécution d'actes d'instruction, par d'autres autorités que celle de l'Etat du pavillon".

Eu égard aux termes utilisés, l'article 97 a manifestement un effet direct. Priver les justiciables du droit de revendiquer l'application, à leur profit, de cette disposition de la Convention reviendrait à vider cette disposition de son contenu.

J'incline à penser que pour des raisons analogues, il y a lieu d'admettre qu'ont aussi un effet direct, à tout le moins l'article 101 qui définit la piraterie et précise la notion d'acte de piraterie⁽³³⁾, l'article 102 qui concerne les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 101, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage s'est mutiné⁽³⁴⁾, l'article 103 qui définit le navire pirate ou l'aéronef pirate⁽³⁵⁾, l'article 104 qui concerne la conservation ou la perte de la nationalité d'un navire pirate ou d'un aéronef pirate⁽³⁶⁾ et l'article 107 qui concerne les navires et aéronefs habilités à effectuer une saisie pour raison de piraterie⁽³⁷⁾. La solution est évidente en ce qui concerne l'article 101 et, en ce qui concerne les articles 102 et 103, elle trouve aussi sa confirmation dans la référence que ces deux dispositions font à l'article 101.

En revanche, n'ont, à mon avis, pas d'effet direct sur les justiciables, eu égard aux termes utilisés, l'article 100 qui concerne l'obligation qu'ont tous les Etats de

⁽³³⁾ Voir supra, n^{os} 15, 16, 17, 18 et 19.

⁽³⁴⁾ Voir supra, n^{os} 16, 17 et 18.

⁽³⁵⁾ Voir supra, n^o 19.

⁽³⁶⁾ Voir supra, n^o 20.

⁽³⁷⁾ Voir supra, n^o 22.

coopérer à la répression de la piraterie⁽³⁸⁾, l'article 105 qui concerne les droits de tout Etat dans le cas de saisie d'un navire pirate ou d'un aéronef pirate⁽³⁹⁾ et l'article 106 qui règle la responsabilité entre Etats en cas de saisie arbitraire d'un navire ou aéronef suspect de piraterie⁽⁴⁰⁾. Ces articles 100, 105 et 106 font naître des droits et obligations uniquement relatifs aux Etats, me semble-t-il.

B. - L'abordage du THALASSA.

24. La piraterie maritime n'est évidemment pas le seul incident possible de navigation maritime.

Prenons un exemple.

Répondant, le 3 décembre 2008, devant la Commission des Relations extérieures de la Chambre des représentants de Belgique, à la question de Monsieur le député Peter LOGGHE sur "l'incident avec un patron de pêche flamand dans les eaux françaises", Monsieur Olivier CHASTEL, Secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères, a déclaré: "Le ministre des Affaires étrangères a été informé par notre ambassade à Paris de l'abordage qu'a subi le bateau de pêche flamand THALASSA le 23 octobre 2008 dans les eaux françaises. Selon l'inspecteur français qui a rédigé le rapport relatif à cet incident, le THALASSA aurait été en quelque sorte un bouc émissaire dans le cadre des tensions entre pêcheurs français et anglais dans cette zone. Les agresseurs auraient été en état d'ébriété. Cet incident est d'autant plus regrettable que ce ressortissant belge qui vit en France fait de réels efforts pour s'intégrer. Dans un communiqué de presse, le comité régional des pêcheurs de Basse-Normandie a condamné l'incident et le comportement des pêcheurs. Différents pêcheurs qui étaient sur place ont présenté des excuses. Tant à Ostende qu'à Cherbourg, on considère que ce type d'incidents est rare. Les autorités maritimes françaises envoient systématiquement des services d'ordre dans les zones de pêche pour y veiller au respect de la réglementation et pour constater d'éventuelles tensions. L'ambassade a des contacts avec le département Agriculture et Pêche à Ostende; elle dispose des procès-verbaux et des courriers utiles se rapportant à l'incident. De plus, les services compétents à Cherbourg sont contactés régulièrement par téléphone. L'armateur du THALASSA a déposé une plainte contre les coupables

⁽³⁸⁾ Voir supra, n^{os} 15, 16 et 18.

⁽³⁹⁾ Voir supra, n^{os} 16 et 18.

⁽⁴⁰⁾ Voir supra, n^o 21.

présumés. Les procès-verbaux ont aussi été communiqués au parquet, qui se prononcera à propos des poursuites. L'ambassade n'a pas contacté l'armateur mais elle suit le dossier pour inciter les autorités françaises à faire en sorte que pareils incidents ne puissent pas se reproduire à l'avenir. Le département Agriculture et Pêche maintient un contact régulier avec l'armateur du THALASSA"⁽⁴¹⁾.

L'incident relaté s'étant passé "dans les eaux françaises" suivant les constatations du Compte rendu intégral, il ne peut être qualifié d'acte de piraterie au sens de l'article 101 de la Convention de MONTEGO BAY⁽⁴²⁾.

C. - L'affaire de l'ARTIC SEA.

25. Les expressions accrocheuses n'ont pas manqué à propos de l'affaire de l'ARTIC SEA, qualifiée de "feuilleton de l'été 2009": "L'ARTIC SEA ne répond plus: acte de piraterie, vol de bateau, vol de cargaison?", "ARTIC SEA: le mystère en mer.", "L'équipage de l'ARTIC SEA est sain et sauf (mais) ce n'est pas encore, pas tout à fait la fin du mystère; (...) mais quel est le ressort de l'intrigue: piraterie, mafia, double cargaison?", "Piraterie. L'étrange odyssée de l'ARTIC SEA. Le bateau est libéré, restent les questions.", "L'ARTIC SEA dans le brouillard." ou encore "L'incroyable épopée de l'ARTIC SEA."⁽⁴³⁾.

Le fait tel qu'il est rapporté dans la presse est connu: fin juillet 2009, un cargo et son équipage russe disparaissent sur la côte européenne puis au large du CAP-VERT; vers la mi-août 2009, l'équipage, sain et sauf, et le bateau sont libérés.

Il ne m'appartient évidemment pas de départager les versions contradictoires des événements, qui ont été publiées dans la presse. Ce détournement de cargo était-il lié à un acte de piraterie ou, comme certains l'ont soutenu, à une affaire d'espionnage, à une activité de la mafia ou à d'autres circonstances? Je l'ignore. Mon seul objectif, en rappelant cette affaire, est d'attirer l'attention sur la prudence qui s'impose avant de qualifier un comportement d'acte de piraterie. Même début

⁽⁴¹⁾ Question de M. Peter LOGGHE au ministre des Affaires étrangères sur "l'incident avec un patron de pêche flamand dans les eaux françaises" (n° 8173), Réponse de M. Olivier CHASTEL, Secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères, Compte rendu intégral avec compte rendu analytique traduit des interventions, Ch. Repr., Commission des Relations extérieures, sess. 2008-2009, séance du mercredi 3 décembre 2008, Après-midi, pp. 5 s., spécialement p. 6.

⁽⁴²⁾ Voir supra, n°s 15, 16, 17, 18, 19 et 23.

⁽⁴³⁾ Voir Le Soir du 13 août 2009, p. 11, du 17 août 2009, p. 9, du 18 août 2009, p. 11, du 19 août 2009, p. 14, du 26 août 2009, p. 11 et des 5-6 septembre 2009, p. 10.

septembre 2009, plusieurs scénarios continuaient de circuler dans la presse⁽⁴⁴⁾. Je ne manquerai cependant pas de souligner que, selon le ministre russe de la Défense Anatolii SERDIOUKOV, il s'agissait d'un acte de piraterie⁽⁴⁵⁾.

§ 2. - Les Résolutions du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies, concernant la situation en SOMALIE.

26. Le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies a adopté de nombreuses Résolutions concernant la situation en SOMALIE, notamment en raison des actes de piraterie commis contre des navires, et le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a, dans de nombreux Rapports, rendu compte de la situation en SOMALIE au Conseil de sécurité précité⁽⁴⁶⁾.

J'ai déjà examiné les principales Résolutions et, sauf sur un point, je ne reviendrai plus sur celles-ci. Il s'agit de la Résolution 1814 (2008) adoptée le 15 mai 2008⁽⁴⁷⁾, de la Résolution 1816 (2008) adoptée le 2 juin 2008⁽⁴⁸⁾, de la Résolution 1838 (2008) adoptée le 7 octobre 2008⁽⁴⁹⁾, de la Résolution 1846 (2008) adoptée le 2 décembre 2008⁽⁵⁰⁾, de la Résolution 1897 (2009) adoptée le 30 novembre 2009⁽⁵¹⁾ et de la Résolution 1910 (2010) adoptée le 28 janvier 2010⁽⁵²⁾. J'ai aussi cité, sans

⁽⁴⁴⁾ Voir M. PICARD, "Espionnage. Il aurait été utilisé par la mafia russe pour livrer des missiles à l'IRAN. L'incroyable épopée de l'ARTIC SEA", Le Soir des 5-6 septembre 2009, p. 10.

⁽⁴⁵⁾ Voir B. QUENELLE, "Piraterie. L'étrange odyssee de l'ARTIC SEA. Le bateau est libéré, restent les questions", Le Soir du 19 août 2009, p. 14.

⁽⁴⁶⁾ Voir notamment la Résolution 733 (1992) adoptée le 23 janvier 1992, la Résolution 751 (1992) adoptée le 24 avril 1992, la Résolution 1425 (2002) adoptée le 22 juillet 2002, la Résolution 1519 (2003) adoptée le 16 décembre 2003, la Déclaration faite le 15 mars 2006 au nom des 15 membres du Conseil de sécurité par le Président du Conseil de sécurité, M. César MAYORAL de l'ARGENTINE, le Rapport, distribué le 25 juin 2007, du Secrétaire général de l'O.N.U. sur la situation en SOMALIE, l'Appel commun lancé à LONDRES, le 10 juillet 2007, par les Directeurs de deux agences des Nations Unies, en faveur d'une action internationale concertée et coordonnée afin de résoudre le problème de piraterie et d'attaques armées dirigées contre les navires au large de la SOMALIE (Organisation Maritime Internationale / Programme Alimentaire Mondial), la Résolution 1772 (2007) adoptée le 20 août 2007, la Résolution 1811 (2008) adoptée le 29 avril 2008, la Résolution 1814 (2008) adoptée le 15 mai 2008, la Résolution 1816 (2008) adoptée le 2 juin 2008, la Résolution 1838 (2008) adoptée le 7 octobre 2008, la Résolution 1844 (2008) adoptée le 20 novembre 2008, la Résolution 1846 (2008) adoptée le 2 décembre 2008, la Résolution 1851 (2008) adoptée le 16 décembre 2008, la Résolution 1853 (2008) adoptée le 19 décembre 2008, la Résolution 1863 (2009) adoptée le 16 janvier 2009, la Résolution 1872 (2009) adoptée le 26 mai 2009, la Résolution 1897 (2009) adoptée le 30 novembre 2009, la Résolution 1910 (2010) adoptée le 28 janvier 2010 et la Résolution 1918 (2010) adoptée le 27 avril 2010.

⁽⁴⁷⁾ Voir supra, n° 16.

⁽⁴⁸⁾ Voir supra, n° 16.

⁽⁴⁹⁾ Voir supra, n° 16.

⁽⁵⁰⁾ Voir supra, n° 16.

⁽⁵¹⁾ Voir supra, n° 16.

⁽⁵²⁾ Voir supra, n° 16.

plus, la Résolution 1851 (2008) adoptée le 16 décembre 2008⁽⁵³⁾ et c'est concernant cette Résolution que je préciserai ce qui suit en faisant un lien avec la Résolution 1910 (2010) précitée.

Dans ces Résolutions 1851 (2008) et 1910 (2010), le Conseil de sécurité rappelle au Gouvernement fédéral de transition de SOMALIE les propres responsabilités de ce dernier.

Dans la Résolution 1851 (2008) adoptée le 16 décembre 2008, le Conseil de sécurité, au paragraphe 6, "note que c'est au (Gouvernement fédéral de transition) qu'il incombe au premier chef d'éradiquer la piraterie et les vols à main armée en mer". Dans la Résolution 1910 (2010) adoptée le 28 janvier 2010, le Conseil de sécurité, au paragraphe 10, "insiste sur le fait que la sécurité en SOMALIE dépend, à terme, de la mise en place effective par le Gouvernement fédéral de transition, de la Force de sécurité nationale et de la Force de police somalienne, dans le cadre de l'Accord de DJIBOUTI et conformément à une stratégie de sécurité nationale".

27. Il ressort de l'ensemble des Résolutions adoptées par le Conseil de sécurité et des Rapports du Secrétaire général de l'O.N.U. que les préoccupations du Conseil de sécurité ont évolué au fil du temps. Si le Conseil de sécurité a été préoccupé de façon constante par la situation politique en SOMALIE, par un embargo sur les armes et par la fourniture de l'aide humanitaire à la population de ce pays, en revanche, c'est progressivement qu'il a été préoccupé par la protection des navires participant au transport et à l'acheminement de l'aide humanitaire destinée à la SOMALIE, ensuite par le renforcement de la sécurité de la navigation maritime en général et par le gel des fonds, autres avoirs financiers et ressources économiques qui sont en la possession ou sous le contrôle direct ou indirect des individus ou entités identifiés comme se livrant ou apportant appui à des actes qui menacent la paix, la sécurité ou la stabilité de la SOMALIE, enfin, par la répression des actes de piraterie maritime, impliquant des opérations navales militaires.

28. L'Organisation des Nations Unies occupe une place prépondérante non seulement en raison des valeurs universelles qu'elle consacre et défend mais aussi en raison du rôle et des pouvoirs des organes qui la composent.

⁽⁵³⁾ Voir supra, n° 16.

Le Conseil de sécurité apparaît comme l'organe central de ce système. En vertu du chapitre VII de la Charte des Nations Unies, intitulé "Action en cas de menace contre la paix, de rupture de la paix et d'acte d'agression", spécialement les articles 39, 41 et 42, le Conseil de sécurité a en effet le pouvoir d'imposer des mesures aux Etats en vue d'assurer le rétablissement et le maintien de la paix et de la sécurité internationales.

Le Conseil de sécurité exerce indéniablement un pouvoir normatif directement lié à son mandat fondé sur la Charte des Nations Unies mais valable uniquement dans les limites de ce mandat. En application des articles 39 et suivants de la Charte, le Conseil de sécurité peut créer des droits, conférer des habilitations et imposer des obligations aux Etats mais de façon temporaire et on ne saurait trop insister sur ce caractère temporaire. Pour reprendre la formule de ZEMANEK reproduite par Catherine DENIS dans son remarquable ouvrage "Le pouvoir normatif du Conseil de sécurité des Nations Unies: portée et limites", les mesures visées au chapitre VII consistent en "a specific action intended to achieve a concrete effect and, thus, a temporary, case-related reaction to one of the situations referred to in Article 39"⁽⁵⁴⁾.

29. Dans la plupart de ses Résolutions concernant la situation en SOMALIE, spécialement dans les Résolutions les plus importantes concernant la lutte contre la piraterie maritime⁽⁵⁵⁾, le Conseil de sécurité a déclaré agir en vertu du chapitre VII de la Charte des Nations Unies et ses décisions autorisant, à certaines conditions, l'entrée d'Etats étrangers dans les eaux territoriales de la SOMALIE n'étaient et ne sont valables que pour une période temporaire. Cela étant, on ne pourrait cependant contester que le Conseil de sécurité ne se contente pas d'interpréter la Convention de MONTEGO BAY mais en élargit la portée. On peut y voir une expression de la volonté du Conseil de sécurité de s'ériger en "législateur". Sans le consentement de la SOMALIE pour dessiner cette évolution vers un nouveau régime international de lutte contre la piraterie maritime dans cette partie du monde, l'action des Etats étrangers aurait été difficilement légitimée sur la base du seul texte de la Convention de MONTEGO BAY⁽⁵⁶⁾. Aurait

⁽⁵⁴⁾ Voir C. DENIS, Le pouvoir normatif du Conseil de sécurité des Nations Unies: portée et limites, Collection de droit international, Bruxelles, Bruylant – Editions de l'Université de Bruxelles, 2004, n^{os} 361, 362, 459, 460 et 486.

⁽⁵⁵⁾ Voir supra, n^{os} 16 et 26.

⁽⁵⁶⁾ Voir C. LALY-CHEVALIER, "Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'homme", Rev. b. dr. intern. 2009-1, p. 19 (comp. toutefois pp. 18 et 21).

été, à mon avis, insuffisante une justification fondée sur une sorte de "pouvoir absolu" de l'Organisation des Nations Unies tiré des seuls articles 2, § 6, et 103 de la Charte des Nations Unies. L'article 2, § 6, dispose, je le rappelle, que l'Organisation des Nations Unies fait en sorte que les Etats qui ne sont pas membres des Nations Unies agissent conformément aux principes précisés, dans la mesure nécessaire au maintien de la paix et de la sécurité internationales. L'article 103 prévoit qu'en cas de conflit entre les obligations des membres des Nations Unies en vertu de la Charte et leurs obligations en vertu de tout autre accord international, les premières prévaudront. Ces dispositions supposent que les Résolutions adoptées par le Conseil de sécurité soient fondées sur une base légale conforme au droit international. Et, dans le cas de la SOMALIE, ce n'est déjà qu'indirectement qu'on est en présence d'un Etat "responsable" d'une menace à la paix et à la sécurité internationales; on n'est en présence d'un Etat "responsable" d'une menace à la paix et à la sécurité internationales que parce qu'il est un Etat "défaillant", non un Etat "agresseur". Le recours au consentement de la SOMALIE me semble sage. Dans le même ordre d'idées, on observera aussi que l'ESPAGNE avait suggéré de bloquer les ports des pirates. Cette option stratégique est logique: pourquoi couvrir l'Océan indien alors que pourrait peut-être être aussi efficace une action visant à bloquer les ports des pirates? Un blocus étant avant tout un acte de guerre, aucune Résolution du Conseil de sécurité n'est allée aussi loin. Empêcher les entrées et sortie des ports n'est pas un simple recours à la force.

30. Une question qui est, certes, intéressante mais qui dépasse le cadre forcément limité de ce Discours, est celle de connaître si, en matière de lutte contre la piraterie maritime, les Résolutions du Conseil de sécurité s'adressent seulement aux Etats ou si elles s'adressent aussi directement à des destinataires qui ne sont pas des Etats, notamment les individus.

J'incline personnellement, à première vue, à opter, en règle, pour la seconde solution. La solution me paraît logique puisqu'il s'agit de lutter contre des pirates, c'est-à-dire des individus.

De façon générale, l'intervention croissante du Conseil de sécurité a eu pour conséquence la tendance vers l'abandon de l'entremise des Etats membres. Les Résolutions du Conseil de sécurité sont aussi adressées plus ou moins directement à des entités non étatiques: les organisations intergouvernementales, les mouvements

rebelles, les mouvements de libération nationale, les peuples, la population civile, les ONG, les autorités de facto, la communauté internationale, les sociétés commerciales privées, les partis politiques, le personnel international, les réfugiés, les personnes déplacées et même les individus. Cette pratique trouverait son origine, d'une part, dans la complexité des situations auxquelles le Conseil de sécurité est fréquemment confronté, d'autre part, dans le souci d'atteindre plus ou moins directement les différents acteurs non étatiques pour les inciter à contribuer au maintien de la paix et de la sécurité internationales.

Si des individus sont à l'origine des troubles qui menacent la paix et la sécurité internationales, on n'aperçoit pas pourquoi le Conseil de sécurité ne pourrait pas aussi s'adresser directement à ces individus et conduire aussi une action directe contre eux en se fondant sur les articles 39⁽⁵⁷⁾ et 2, § 7, in fine, de la Charte des Nations Unies⁽⁵⁸⁾. Suivant l'article 2, § 7, in fine, précité, le principe de non-intervention dans les affaires qui relèvent essentiellement de la compétence nationale d'un Etat ne porte en rien atteinte à l'application des mesures de coercition prévues au chapitre VII de la Charte.

Section 3. - Quelques aspects civils de la piraterie maritime en lien avec la circulation maritime internationale et les Nations Unies.

§ 1^{er}. - Un problème de définition de la piraterie maritime.

31. Il va de soi que des actes de piraterie maritime tels qu'ils sont maintenant aussi définis par la législation belge du 30 décembre 2009 peuvent avoir également des conséquences sur le plan civil⁽⁵⁹⁾. On songe ainsi aux conséquences de la piraterie pour les contrats de transport en cours ou aux effets de la piraterie en matière d'assurances. Un point crucial de cette problématique est la question de savoir quelle est la définition que la piraterie reçoit dans le cadre du droit des transports et des assurances maritimes. En effet, ce

⁽⁵⁷⁾ Voir supra, n^{os} 28 et 29.

⁽⁵⁸⁾ Voir TSHIBANGU KALALA, Les Résolutions de l'O.N.U. et les destinataires non étatiques, Collection Droit international, Bruxelles, Groupe DE BOECK – Editions Larcier, 2009, n^{os} 30 et 187.

⁽⁵⁹⁾ Je remercie Bernard INSEL, Maître de conférence à l'Université de Bruxelles, de ses conseils dans les recherches documentaires préalables à la rédaction de cette section. Sur la définition de l'acte de piraterie maritime dans la L. belge du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, voir supra, n^o 16.

n'est pas parce que la piraterie a maintenant fait l'objet d'une définition dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime que la piraterie est qualifiée de la même manière par les instruments juridiques en matière de transports maritimes ou d'assurances maritimes. C'est la raison pour laquelle il semble utile d'examiner si la notion de piraterie figure dans le droit des transports et des assurances maritimes et, en cas de réponse positive, d'étudier son usage. Par ailleurs, il est aussi essentiel de garder à l'esprit qu'à cet égard, il subsiste également une certaine marge de manœuvre pour la liberté contractuelle. En principe, en effet, les parties (transporteurs, assureurs, ...) peuvent prévoir des clauses dérogatoires dans les contrats individuels.

§ 2. - La piraterie dans un certain nombre d'instruments juridiques du droit des transports.

32. En matière de transport de marchandises par connaissement, il faut d'abord tenir compte, en Belgique, d'un certain nombre de traités internationaux. Il y a en effet la Convention internationale pour l'Unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924⁽⁶⁰⁾ - les 'Hague Rules' - modifiée par le Protocole de Bruxelles du 23 février 1968⁽⁶¹⁾ - les 'Visby Rules' - et par le Protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979⁽⁶²⁾. Il convient à cet égard d'être attentif à la transposition de ces instruments à l'article 91 de la loi maritime. Même si la Belgique n'est pas partie à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer - les 'Hamburg Rules'⁽⁶³⁾ - ni aux récentes 'Rotterdam Rules'⁽⁶⁴⁾, nous vérifierons aussi brièvement si la piraterie est également régie par ces instruments juridiques.

⁽⁶⁰⁾ *M.B.*, 1er juin 1931.

⁽⁶¹⁾ L. du 29 août 1978 portant approbation du Protocole, fait à Bruxelles le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924, *M.B.*, 23 novembre 1978.

⁽⁶²⁾ L. du 17 août 1983 portant approbation des Actes internationaux suivants: a) Protocole portant modification de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957; b) Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968, fait à Bruxelles, le 21 décembre 1979, *M.B.*, 22 novembre 1983.

⁽⁶³⁾ United Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, faite à Hambourg le 31 mars 1978. Les 'Hamburg Rules' sont entrées en vigueur le 1er novembre 1992, mais donc pas en Belgique.

⁽⁶⁴⁾ Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 11 décembre 2008 et ouverte à la signature à Rotterdam le 23 septembre 2009. Voir aussi supra, n° 8.

33. La piraterie ou la piraterie maritime n'apparaît pas telle quelle comme notion dans les 'Hague-Visby Rules'. Leur article 4.2 dispose que ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant: c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables, e) de faits de guerre et f) du fait d'ennemis publics. La question s'est dès lors posée de savoir si la piraterie peut relever de l'une des dispositions précitées, de sorte que ni le transporteur ni le navire ne seraient responsables des dommages en résultant. L'article 91, A, § 4, 2° de la loi maritime - qui reproduit presque littéralement le texte des 'Hague-Visby Rules'⁽⁶⁵⁾ - énonce que ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant notamment: c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables, e) de faits de guerre et f) de faits d'ennemis publics. La question de savoir si, et dans quelle mesure, la piraterie est susceptible de relever de l'une de ces dispositions ne faisait toujours pas l'objet d'une réponse univoque.

34. Effectivement, on observait, en se référant notamment à l'ouvrage de Smeesters et Winkelmolens⁽⁶⁶⁾, que, même si la signification des faits d'ennemis publics de l'article 91, A, § 4, 2°, f), de la loi maritime est particulièrement imprécise, il était quand même admis que les pirates en faisaient partie. Mais de simples voleurs, fussent-ils armés, ne relèveraient pas de cette catégorie⁽⁶⁷⁾. On trouve le même point de vue chez De Weerdts qui signale que le point f) précité est habituellement compris comme désignant des pirates et que les individus qui forment une association dans le but d'attenter aux personnes ou aux propriétés en font également partie, mais non les auteurs de vols simples ou de vols avec violence commis par des individus isolés. Par ailleurs, De Weerdts écrit à ce propos que le transporteur maritime est exonéré de sa *"aansprakelijkheid wanneer een gewapende bende aan boord van het vaartuig klimt. Dit is een daad van piraterij waarvan het bewijs geleverd wordt door het scheepsjournaal en het logboek behoudens tegenbewijs"*⁽⁶⁸⁾.

⁽⁶⁵⁾ Suite à la loi du 28 novembre 1928 ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, *M.B.*, 11 janvier 1929.

⁽⁶⁶⁾ C. SMEESTERS et G. WINKELMOLEN, *Droit Maritime et Droit Fluvial*, II, Bruxelles, Larcier, 1933, n° 694. Dans le même sens aussi: G. VAN BLADEL, *Connaissances et règles de La Haye. Commentaire de la loi du 28 novembre 1928*, Bruxelles, Larcier, 1929, n° 325.

⁽⁶⁷⁾ F. STEVENS, *Vervoer onder cognossement*, Bruxelles, Larcier, 2001, n° 398.

⁽⁶⁸⁾ I. DE WEERDT (éd.), *Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtlijk Zeerecht*, Anvers, ETL, 2003, n° 740-740bis.

35. Smeesters et Winkelmolén signalent toutefois encore que selon la doctrine anglo-saxonne, la piraterie est d'ordinaire considérée comme un des périls de la mer⁽⁶⁹⁾ alors qu'en Belgique, on adopte plutôt la thèse selon laquelle il s'agit d'ennemis publics: "Nous estimons qu'au regard de la loi belge, les pirates doivent être rangés parmi les ennemis publics, ayant toujours été considérés comme des *hostes humani generis*. Pour le surplus, en présence des hésitations de la doctrine anglaise sur la portée de l'expression reproduite dans notre loi, nous pensons qu'une grande circonspection s'impose. A notre avis, devraient être considérés comme ennemis publics, les individus qui ont formé une association dans le but d'attenter aux personnes ou aux propriétés. En effet, ces malfaiteurs commettent un attentat contre la sécurité publique. Ni le vol simple, ni le vol à main armée perpétré par un ou plusieurs individus isolés ne sont donc le fait d'ennemis publics. Des conséquences de ces vols, le transporteur peut être exonéré aux termes du *littera q*⁽⁷⁰⁾." Ces auteurs reproduisent également la discussion laconique entamée à l'occasion de l'adoption de la notion d'"ennemis publics" au cours des travaux de rédaction de la Convention de Bruxelles: "Quelle est, demanda Lord Phillimore à la Conférence de La Haye, la signification de l'expression 'fait d'ennemis publics' qui figurait alors sous le *littera g*. - Pirates?"
 Sir Norman Hill répondit: Cela est pris, Mylord, du Harter Act, du Canadian et du Australian Act. Je ne sais pas.
 Lord Phillimore. - Cela peut signifier pirates.
 Sir Norman Hill. - Cela peut signifier pirates. Je le suppose.
 Le président. - Il est difficile de savoir ce que cela signifie. Est-ce que (*g*) est accepté? Accepté⁽⁷¹⁾."

36. Ce qui précède laisse déjà clairement entendre qu'il ne sera guère aisé de distinguer un vol simple ou une

⁽⁶⁹⁾ Dans le même sens notamment: Circular 008/2008 de The Charterers P&I Club (London): <http://exclusivelyforcharterers.com/2008%20008%20Piracy.pdf>. D'autres références ont également souligné le point de vue régulièrement adopté dans le monde anglo-saxon pour considérer la piraterie comme un péril de la mer, même si d'autres auteurs aussi les considèrent comme étant également des ennemis de l'Etat. En ce sens: M. HARVEY, "Piracy: High Seas, Violent Theft, and Private Ends", http://esvc000873.wic005u.server-web.com/docs/Harvey_paper.pdf.

⁽⁷⁰⁾ C. SMEESTERS et G. WINKELMOLEN, *Droit Maritime et Droit Fluvial*, II, Bruxelles, Larcier, 1933, n° 694.

⁽⁷¹⁾ C. SMEESTERS et G. WINKELMOLEN, *Droit Maritime et Droit Fluvial*, II, Bruxelles, Larcier, 1933, n° 694, avec renvoi au *Rapport de la Conférence de La Haye*, 1921, 153-154. Voir aussi: G. MARAIS, *Les transports internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence en droit comparé. Loi du 9 avril 1936*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1949, 155-156 qui signale qu'il est assez curieux de formuler des règles sans en connaître le sens précis.

baraterie d'un acte de piraterie, les premiers ne semblant pas être considérés dans notre pays comme des faits d'ennemis publics⁽⁷²⁾ mais bien dans le second cas. Que de tels faits ne soient pas considérés en droit belge comme des périls de la mer – et ce, contrairement à ce qui est prétendu, au moins en partie, par la doctrine anglo-saxonne – résulte aussi d'un arrêt de la Cour de cassation du 13 avril 1956. Il suit en effet de cet arrêt que si, étant inhérents à tout transport par mer, les périls, dangers et accidents de la mer sont dus à des vicissitudes de la navigation qui ne sont pas nécessairement imprévisibles, encore faut-il, pour qu'ils donnent lieu à exonération de responsabilité, qu'ils soient de nature telle que le transporteur se trouve dans l'impossibilité de préserver les marchandises transportées contre les suites dommageables de ces événements⁽⁷³⁾. On a écrit que cette jurisprudence, en particulier l'arrêt du 13 avril 1956, a pour conséquence que le transporteur maritime qui entend se fonder sur cette base pour être exonéré de sa responsabilité, sera tenu de fournir une triple preuve: l'existence de conditions météorologiques extrêmement défavorables, le lien causal entre les faits allégués et le dommage né, ainsi que l'absence de fautes dans son chef⁽⁷⁴⁾, ce qui montre clairement qu'en droit belge, un lien avec les conditions météorologiques est requis. Il appert donc qu'en droit belge, l'application de cette cause d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime n'est pas admise en cas de piraterie⁽⁷⁵⁾.

37. Confronté à cette différence d'approche entre la Belgique et – du moins en partie – la doctrine anglo-saxonne, on se pose naturellement la question de savoir quelles sont les directives qu'il convient de prendre en considération pour interpréter les différentes causes

⁽⁷²⁾ La question de savoir si un vol à bord du navire – par exemple lorsqu'il est à quai dans le port – peut tomber dans le champ d'application de la lettre q) de l'article 91A, § 4, 2° de la loi maritime – comme *Smeesters et Winkelmolen* (voir la note de bas de page précédente) semblent le suggérer – n'a toutefois pas de réponse sûre. Il résulte en tout cas d'un jugement du tribunal de commerce d'Anvers qu'un vol à bord du navire ne constitue pas pour le transporteur maritime une cause d'exonération au sens de l'article 91A, § IV, 2°, q), de la loi maritime et que tel est certainement le cas si l'armateur connaît bien le port et est dès lors censé connaître le risque de vol – en l'espèce à Lagos. Voir: Comm., Anvers, 10 mars 1993, *RHA* 1993, 367. Qu'il ne puisse guère davantage être qualifié de piraterie semble également évident.

⁽⁷³⁾ Cass. 13 avril 1956, (*Bull. et Pas.*, 1956, I, 856); Comp. Cass. 9 septembre 1983, R.G. 3845, *Pas.* 1984, n° 15.

⁽⁷⁴⁾ R. ROLAND, M. HUYBRECHTS et S. ROLAND, "Overzicht van rechtspraak. Scheepvaartrecht (1968-1975)", *TPR* 1976, (81) 144. L'autre jurisprudence qui y est citée indique que cette cause d'exonération de responsabilité est liée aux conditions météorologiques de sorte que, du moins en droit belge, une telle cause ne pourra pas être prise en considération en cas de piraterie.

⁽⁷⁵⁾ Voir par exemple Anvers 21 septembre 1977, *RHA* 1979-80, 53; Comm., Anvers, 11 janvier 1993, *RHA* 1993, 95; High Court Australia, 22 octobre 1998, *Eur. Vervoerr.* 1999, 958.

d'exonération. Dans la mesure où ces causes d'exonération figurent dans les 'Hague-Visby Rules', il y a lieu, lorsqu'on les interprète, de tenir compte du fait qu'il s'agit de règles de conduite, même si ces règles sont quasi intégralement incorporées dans l'article 91 de la loi maritime. Une décision intéressante à cet égard est celle rendue par le tribunal de commerce d'Anvers le 11 janvier 1993 qui considère que, même si les Règles de La Haye ne sont pas tout à fait identiques à l'article 91, le droit conventionnel international prime la loi interne. *"De Conventie van 1924 heeft tot doel de eenmaking van bepaalde regelen inzake cognossementen. Deze internationale overeenkomst kan niet geïnterpreteerd worden door de rechtbank van één lidstaat. Het Hof van Cassatie zegt dat de interpretatie van een internationale Conventie met als doel de eenmaking van het recht niet kan gebeuren bij referentie naar het nationaal recht van één van de contracterende staten. Wanneer de tekst een interpretatie vraagt, moet dit gebeuren op basis van elementen eigen aan de Conventie, o.m. haar doel, haar voorwerp en context, haar voorbereidende werken. Het is nutteloos een Conventie op te stellen met als doel een internationale wetgeving te verwezenlijken, indien de rechtsinstanties van elke staat haar zouden interpreteren volgens begrippen eigen aan hun recht (Cass. 27 januari 1977, Pas. 1977, 574) (76)."*

38. L'article M, alinéa 2, du Protocole de signature de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 dispose également que les parties contractantes pourront donner effet à cette convention, soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la convention sous une forme appropriée à cette législation. C'est pour cette seconde branche de l'alternative que la Belgique a opté à l'article 91 de la loi maritime. En outre, le même article M prévoit que les parties contractantes se réservent expressément le droit de préciser notamment que, dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 2, de c à p, le porteur du connaissement peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe a. C'est précisément parce que la Convention de Bruxelles a permis aux parties contractantes de transposer les règles en question dans leur propre législation qu'un manque d'uniformité s'est fait jour, d'où, sans doute aussi, les différences d'interprétation des exceptions à la responsabilité du transporteur pour les actes de piraterie maritime. *"Thus, the Hague Rules have given a certain amount of liberty to*

(76) Comm., Anvers, 11 janvier 1993, *RHA* 1993, 95.

the Contracting States to deviate from the agreed rules when incorporating them into national maritime codes. Many Contracting States have in fact done so, and the result has been a lack of uniformity not only from country to country but even within the same country⁽⁷⁷⁾." C'est pourquoi aussi l'article 3 des Règles de Hambourg prévoit que dans *"l'interprétation et l'application de la présente convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité."*

39. A la différence des 'Hague-Visby Rules', les Règles de Hambourg ne contiennent pas de liste détaillée de cas dans lesquels le transporteur est exonéré de sa responsabilité. Dans le cadre des Règles de Hambourg, les cas dans lesquels le transporteur jouit de l'exonération de sa responsabilité sont réduits à trois⁽⁷⁸⁾, à savoir les cas concernant les animaux vivants, un changement d'itinéraire pour sauver des vies ou des biens en mer, et l'incendie⁽⁷⁹⁾. La raison pour laquelle on n'a pas souhaité -à la différence de la liste d'exceptions à la responsabilité du transporteur figurant dans les 'Hague-Visby Rules'- avoir recours à une longue liste de ce type avait à voir avec la position en vigueur au sein d'UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) selon laquelle la liste des exceptions des 'Hague-Visby Rules' avait été mal rédigée. *"This technique of listing rules and exceptions has caused many difficulties which, even today, cannot be considered resolved despite repeated testing in the courts. This structure emerged because the drafters of the Hague Rules essentially incorporated in article IV, clauses taken from bills of lading in use at the beginning of the twentieth century. From time to time new exemptions had been added to them without attention being paid to whether or not they were legally necessary⁽⁸⁰⁾."* En cas de piraterie, il faudra donc faire appel à la règle générale contenue à l'article 5.1 des Règles de Hambourg qui dispose en effet que le transporteur *"est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les*

⁽⁷⁷⁾ Article-by-Article Comments on the Hamburg Rules, *Eur. Vervoerr.* 1992, (585) 593.

⁽⁷⁸⁾ Voir article 5 des 'Hamburg Rules'.

⁽⁷⁹⁾ A. WANIGASEKERA, "Comparison of Hague-Visby Rules and Hamburg Rules", http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf.

⁽⁸⁰⁾ Article-by-Article Comments on the Hamburg Rules, *Eur. Vervoerr.* 1992, (585) 597-598.

mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences." Mais les Règles de Hambourg n'ont pas eu le succès escompté dans la mesure où bon nombre de pays importants en matière de transport maritime n'ont pas accepté ces règles⁽⁸¹⁾; les Règles de Hambourg ne sont jamais entrées en vigueur en Belgique non plus.

40. En ce qui concerne finalement les récentes 'Rotterdam Rules', je rappelle que la notion de 'piraterie' y figure cette fois expressément. En effet, conformément à l'article 17.3, le transporteur *"est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué: (...) c)) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils."* Ces 'Rotterdam Rules' ne sont toutefois pas encore entrées en vigueur; en outre, notre pays ne les a pas signées en raison du fait aussi qu'on s'attelle à l'heure actuelle à la révision du droit maritime belge. C'est ce qui ressort de la réponse d'Etienne Schouppe, secrétaire d'Etat, à la question parlementaire posée par le député Kristof Waterschoot le 21 octobre 2009 lors d'une séance de la Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques: *"Ik kan u wel de verzekering geven dat België dit verdrag niet heeft ondertekend. Wij zijn voorstander van een vereenvoudiging alsook van een harmonisering van de internationale vervoerscontracten, maar het is op dit ogenblik voor ons nog niet duidelijk of de Rotterdam Rules echt beantwoorden aan de voorwaarden zoals wij die zien. U weet dat dit gebeurt op het moment dat wij bezig zijn met een volledige herziening van het Belgische zeerecht. Wij zijn daarmee actief bezig. Dat wordt voorbereid. Ik hoop daar in de loop van de volgende maanden mee klaar te zijn. In het in voorbereiding zijnde nieuwe wetboek zal een uitvoerige titel worden gewijd aan de in het nieuwe verdrag behandelde aangelegenheden, inzonderheid de overeenkomst van zeevervoer. Het nieuwe verdrag heeft bovendien een impact op andere mogelijk in het nieuwe Belgische wetboek te regelen kwesties, zoals bijvoorbeeld het multimodaal vervoer en de goederenbehandeling. Het verdrag zoals dit uitgewerkt is,*

⁽⁸¹⁾ Voir H. HONKA, "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. Scope of Application and Freedom of Contract", texte présente lors d'un colloque ayant eu lieu à Rotterdam le 21 septembre 2009 à l'occasion de l'ouverture à signature des 'Rotterdam Rules' le 23 septembre 2009. Les textes des différentes contributions peuvent être consultés via: <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php>.

us de Rotterdam Rules, zal dan ook nog verder moeten bestudeerd worden in het licht van de modernisering van ons zeerecht zoals dat op dit ogenblik bestaat⁽⁸²⁾."

§ 3. - La piraterie dans un certain nombre d'instruments juridiques d'assurance maritime.

41. Concernant la place de la piraterie dans les instruments d'assurance maritime, je vous propose de concentrer notre attention sur les instruments juridiques pertinents pour notre pays. Nous examinerons ainsi en particulier la loi maritime ainsi que les conditions générales de la Police d'Anvers du 1^{er} juillet 1859 et de celle du 20 avril 2004.

42. Pour ce qui est de la loi maritime, l'article 201 est singulièrement pertinent. L'alinéa 1^{er} de cet article prévoit en effet que sont aux risques des assureurs, tous pertes et dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, explosion, pillage et généralement par toutes les autres fortunes de mer. Son alinéa 2 dispose toutefois que dans le cas où les assureurs ont pris à leur charge les risques de guerre, ils répondent de tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par hostilité, représailles, déclaration de guerre, blocus, arrêt par ordre de puissance, molestation de gouvernements quelconques reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre. On peut ainsi dire que l'alinéa 1^{er} de l'article 201 de la loi maritime porte sur ce que l'on peut appeler les risques maritimes, tandis que son alinéa 2 concerne, à l'instar des articles 202 et 203 de la même loi, les risques de guerre⁽⁸³⁾. Cette disposition correspond d'ailleurs à l'article 19 de la loi du 11 juin 1874 contenant les titres X et XI, livre I^{er}, du code de commerce (Des assurances en général - De quelques assurances terrestres en particulier) qui dispose que l'assurance ne comprend ni les risques de guerre ni les pertes ou dommages occasionnés par émeutes, sauf convention contraire. Sauf convention spéciale, les

⁽⁸²⁾ Chambre des Représentants, Compte rendu intégral avec Compte rendu analytique traduit des interventions, CRIV 52 COM 666, p. 2; le compte rendu analytique traduit de la réponse d'Etienne Schouppe est le suivant : "La délégation belge a bien assisté en septembre à la cérémonie de signature à Rotterdam, mais nous n'avons pas signé les Rotterdam Rules, précisément parce que nous doutons que ce traité se traduise effectivement par une harmonisation et une simplification des contrats de transport par mer. Nous nous attelons actuellement à la révision du droit maritime belge et nous traiterons certainement ces matières dans ce cadre. Nous examinerons dans quelle mesure ce nouveau code et la convention s'influencent mutuellement, par exemple en matière de transport multimodal et de manutention de marchandises".

⁽⁸³⁾ I. DE WEERDT (éd.), *Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtlijk Zeerecht*, Anvers, ETL, 2003, n° 445.

risques de guerre demeurent donc en dehors de l'objet de l'assurance⁽⁸⁴⁾. Eu égard au fait qu'en principe, les risques de guerre demeurent ainsi en dehors de l'assurance, se pose la question de savoir comment délimiter cette notion et la différencier des fortunes de mer; si, en effet, l'intervention de l'assureur se limite aux fortunes de mer ou que les risques de guerre sont couverts par un autre assureur, il y aura lieu de procéder à semblable délimitation⁽⁸⁵⁾ et de prévoir sous quelle notion un cas de piraterie peut être rangé.

43. Il ressort de la Police d'assurance maritime d'Anvers du 1^{er} juillet 1859 que la piraterie n'est pas considérée comme un risque de guerre au sens de la disposition précitée de la loi maritime et qu'elle est donc couverte. En effet, en vertu de l'article 1^{er} de la Police d'assurance maritime d'Anvers du 1^{er} juillet 1859, les assureurs prennent à leur charge, jusqu'à concurrence de leurs souscriptions respectives, tous dommages et pertes provenant de *"tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, captures et molestations de pirates, risques de mer pendant la quarantaine, négligence du capitaine et de l'équipage, baraterie de patron, et, généralement, de tous accidents et fortunes de mer. Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y ait convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures, et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre."* Il a été observé que le *"risque de piraterie a toujours été rangé parmi les risques maritimes couverts. Toutefois la teneur du terme piraterie a évolué⁽⁸⁶⁾.*» Dans la mesure où l'article 1^{er} de la Police d'assurance maritime mentionne distinctement, d'une part, le pillage et, d'autre part, les captures et molestations de pirates, on en a conclu que si la police ne prévoit de couvrir que le pillage, la piraterie ne serait pas couverte⁽⁸⁷⁾.

44. D'autres auteurs ont fait remarquer qu'au fil du temps, contrairement à l'article 1^{er} de la Police

⁽⁸⁴⁾ C. DIERYCK, *Zeeverzekering en averijvordering*, Bruxelles, Larcier, 2005, n° 175.

⁽⁸⁵⁾ Voir C. DIERYCK, *Zeeverzekering en averijvordering*, Bruxelles, Larcier, 2005, n° 175.

⁽⁸⁶⁾ C. DIERYCK, "La police maritime d'Anvers (1859)", *TBH* 2000, (529) 534.

⁽⁸⁷⁾ R. DE SMET, *Droit maritime et droit fluvial belges*, Bruxelles, Larcier, 1971, II, n° 743; R. DE SMET, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1959, I, n° 248 avec un renvoi à la cour d'appel de Bruxelles: Brussel 2 avril 1941, *RHA* 1941, 244.

d'assurance maritime d'Anvers du 1^{er} juillet 1859, on a considéré la piraterie comme étant un risque de guerre⁽⁸⁸⁾. C'est donc ainsi qu'il faut comprendre la clause "Tous risques"; il s'agit d'une clause qui ne fait pas partie de la police anversoise et qui a été rédigée comme clause distincte le 28 mars 1952 par la 'Vereniging van transportverzekeraars van Antwerpen' de l'époque (Association des assureurs maritimes d'Anvers) et déposée le 27 octobre 1952 auprès de la Chambre de Commerce d'Anvers⁽⁸⁹⁾. En vertu de cette clause, les risques de guerre, de grève, d'émeute et de piraterie ne sont à charge de l'assureur que pour autant qu'il en ait été convenu expressément ainsi. Si ces risques sont effectivement couverts, c'est alors la clause du 1^{er} juillet 1976 risques de guerre pour transports maritimes qui s'applique. Son article 1^{er} dispose en effet que, par convention expresse et contre prime "ad hoc", la police couvre, sans franchise, des risques de guerre conformément aux dispositions de la Police d'Anvers et de la loi belge. "*Zij dekt insgelijks de risico's van oorlog zonder verklaring, burgeroorlog, omwenteling, muiten, opstand of daaruit ontstane burgerlijke onlusten, alsmede die van zeeroverij, mijnen, torpedo's, bommen of ander oorlogstuig, zelfs zonder dat een oorlogsfeit zich voordoet*", dit le texte néerlandais.

45. Le 1^{er} octobre 1986, la Royale Association Belge des Assureurs Maritimes a lancé une nouvelle "Clause tous risques" contenant une légère adaptation de cette clause du 28 mars 1952. La piraterie n'y est plus mentionnée comme risque qui n'est couvert qu'en vertu d'une clause expresse prévue à cet égard, de sorte que les dommages et les pertes causés par les captures et molestations de pirates ainsi qu'il est prévu à l'article 1^{er} de la Police d'assurance maritime de 1859, sont couverts⁽⁹⁰⁾. La piraterie apparaît ainsi comme un risque maritime faisant l'objet d'une couverture. En revanche, dans le droit anglais des assurances, il apparaît que les dommages ou pertes subis à la suite d'un acte de piraterie sont couverts en tant que 'marine risk' dans la couverture conférée par les 'Institute cargo clauses' A, mais non par les 'Institute Cargo clauses' B et C⁽⁹¹⁾. Partant, dans le droit anglais des assurances, la piraterie a

⁽⁸⁸⁾ P. WILDIERS, *Transportverzekering*, Anvers, Editions Lloyd Anversoise, 1975, n° 28a. Comp. aussi avec: P. WILDIERS et M. CAETHOVEN, *Manuel pratique des assurances maritimes*, Anvers, Editions Lloyd Anversoise, sine dato, n° 31.

⁽⁸⁹⁾ P. WILDIERS, *Transportverzekering*, Anvers, Editions Lloyd Anversoise, 1975, n° 56.

⁽⁹⁰⁾ I. DE WEERDT (éd.), *Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtlijk Zeerecht*, Anvers, ETL, 2003, n° 447.

⁽⁹¹⁾ I. DE WEERDT (éd.), *Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtlijk Zeerecht*, Anvers, ETL, 2003, n° 447.

d'abord été un risque couvert, puis elle a été exclue de couverture pendant tout un temps, avant d'être à nouveau couverte par l' 'Institute Cargo Clause' A, à titre d' *"all-risks clauses"* ⁽⁹²⁾.

46. Dans le cadre des remarques précédentes, il convient bien entendu de garder à l'esprit qu'il n'est pas exclu qu'une capture ou un acte de piraterie puisse avoir lieu avec l'accord de l'un ou l'autre Etat conférant à tels ou tels pirates l'autorisation de "courir sus" aux navires ennemis - moyennant l'octroi d'une "lettre de course" (ou "lettre de marque") - auquel cas on est en présence d'un risque de guerre ou d'une fortune de guerre ⁽⁹³⁾.

47. En ce qui concerne la nouvelle Police d'assurance d'Anvers sur marchandises du 20 avril 2004, il y a tout d'abord lieu de remarquer qu'il s'agit uniquement d'une assurance sur marchandises ou d'une assurance contre les dommages matériels; la Police d'assurance maritime du 1^{er} juillet 1859 est par contre tout autant une assurance sur marchandises qu'une assurance sur corps de navires. Conformément à l'article 6 de la police du 20 avril 2004, en cas d'assurance franc d'avarie particulière, les assureurs prennent à leur charge: *"toute perte totale matérielle provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage, relâche forcée, changement forcé de route, de voyage et/ou de navire ou de bateau, jet, incendie, pillage, capture et molestation de pirates, risques de mer pendant la quarantaine, négligence du capitaine et de l'équipage, baraterie de patron, et généralement, de tous accidents et fortunes en mer."* Il appert ainsi également -en conformité avec l'article 1^{er} de la Police d'assurance maritime du 1^{er} juillet 1859- que le pillage, la capture et la molestation de pirates constituent un risque maritime.

48. Enfin, il n'est pas sans intérêt de jeter un coup d'œil sur le délaissement et la faculté d'y procéder, en cas de piraterie maritime. L'article 222 de la loi maritime dispose que le délaissement - ce terme signifie qu'en cas de sinistre grave, l'assuré cède à l'assureur la chose assurée en échange du paiement de la valeur assurée de cette chose - peut être fait en cas de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, d'innavigabilité par fortune de mer, en cas d'arrêt d'une puissance étrangère, en cas de perte ou détérioration des choses assurées, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts. S'y ajoute encore l'hypothèse où le délaissement peut

⁽⁹²⁾ C. DIERYCK, *Zeeverzekering en averijvordering*, Bruxelles, Larcier, 2005, n° 177.

⁽⁹³⁾ C. DIERYCK, *Zeeverzekering en averijvordering*, Bruxelles, Larcier, 2005, n° 192.

être fait en cas d'arrêt de la part du gouvernement, après le voyage commencé. Dans la matière qui nous occupe, le cas de la prise est intéressant; si la prise a lieu par les forces armées d'un Etat ou par des corsaires à son service, il s'agit d'un risque de guerre⁽⁹⁴⁾. Il peut toutefois y avoir aussi prise par des pirates qui, en d'autres mots, n'agissent pas en étant au service d'un Etat, auquel cas il s'agit d'un risque normal. Conformément à l'article 243 de la loi maritime, il n'y a pas de délai à prendre en considération pour le délaissement en cas de prise par des pirates; les délais prévus à l'article 243 de cette loi, à l'échéance desquels le délaissement peut être fait, ne s'appliquent pas en cas de prise par corsaires ou ennemis⁽⁹⁵⁾. Même si, dans le cadre de l'article 222 de la loi maritime, la capture peut concerner les deux situations, celle d'une capture par des pirates ou celle d'une capture par les forces armées d'un Etat, la Police d'assurance d'Anvers sur marchandises du 20 avril 2004 restreint expressément le délaissement au cas d'une capture par des pirates⁽⁹⁶⁾. En effet, l'article 12.2 de la police du 20 avril 2004 dispose que, sans déroger aux dispositions de l'article 11 de ladite police⁽⁹⁷⁾ et par dérogation aux dispositions du Code de commerce⁽⁹⁸⁾, le délaissement ne peut être invoqué que dans les cas suivants: capture par des pirates (...).

49. Du même coup, il apparaît clairement - et cela vaut pour tous les aspects civils de la piraterie maritime, qu'il s'agisse de simples contrats de transport ou de questions d'assurances - qu'en principe, les parties sont toujours libres de contracter comme elles l'entendent.

Section 4. - Conclusion.

50. Dans l'Exposé introductif sur les priorités de la présidence belge de l'Union européenne (juillet-décembre 2010), qu'il a présenté, le 9 mars 2010, à la réunion commune de la Commission de la Défense nationale de la Chambre des représentants, de la Commission des Relations extérieures et de la Défense du Sénat et du Comité d'avis fédéral chargé des questions européennes, Monsieur Pieter

⁽⁹⁴⁾ C. DIERYCK, *Zeeverzekering en averijvordering*, Bruxelles, Larcier, 2005, n° 188.

⁽⁹⁵⁾ R. DE SMET, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1959, I, n° 535.

⁽⁹⁶⁾ Voir Commentaar van de Polant-Commissie bij de Antwerpse Goederenverzekeringpolis van 20 april 2004, *RHA* 2004, (195) 232.

⁽⁹⁷⁾ L'article 11 de la Police du 20 avril 2004 prévoit d'exclure notamment de couverture les risques de guerre. Voir spéc. l'art. 11.2.5.i de cette police.

⁽⁹⁸⁾ Est ici visé l'article 222 de la loi maritime.

DE CREM, Ministre de la Défense, a déclaré "que les opérations (...) au large de la SOMALIE (l'opération ATALANTA) seront poursuivies, (que) nous participerons une nouvelle fois, à la fin de cette année, en exerçant le commandement en second, à des opérations avec une frégate, ensemble avec la FRANCE, (... que) l' (...) opération 'ATALANTA' est une contribution de l'Union européenne à la lutte contre la piraterie au large de la SOMALIE, (que) cette opération est un grand succès (...) reconnu comme tel dans la région, par l'O.T.A.N. ainsi que par d'autres pays tiers qui y contribuent volontiers"⁽⁹⁹⁾.

Malgré les coalitions d'Etats dans le cadre de l'O.T.A.N. (CTF 150) et de l'Union européenne (EUNAVFOR - ATALANTA) et les interventions des marines nationales, force est toutefois de constater que la piraterie au large des côtes somaliennes n'est pas encore tout à fait contenue.

51. C'est que l'honnêteté commande de reconnaître qu'il aura fallu que des navires occidentaux soient arraisonnés pour que la SOMALIE retrouve une visibilité trop perdue depuis des années et que le citoyen européen prenne conscience que, dans cette région du monde, des navires transportent des conteneurs de déchets toxiques pour les déposer sur les rivages ou les immerger au large des côtes et que, très riches en thons, les eaux territoriales somaliennes ont été surexploitées par des navires de pêche européens ou asiatiques⁽¹⁰⁰⁾. La piraterie somalienne n'est pas sans aucun lien avec cette situation dramatique et avec des années de guerre durant lesquelles les populations locales plongèrent dans l'économie informelle, à l'écart de toute autorité étatique, l'existence des pêcheurs somaliens notamment devenant de plus en plus précaire⁽¹⁰¹⁾.

⁽⁹⁹⁾ Les priorités de la présidence belge de l'Union européenne (juillet-décembre 2010), Rapport fait au nom de la Commission de la Défense nationale de la Chambre des Représentants, de la Commission des Relations extérieures et de la Défense du Sénat et du Comité d'avis fédéral chargé des questions européennes, par M.M. Ludwig VANDENHOVE et Herman DE CROO et Mmes Marleen TEMMERMAN et Vanessa MATZ, Doc. parl., Ch. Repr. et Sén., sess. 2009-2010, n^{os} DOC 52 2378/009 (Chambre) et 4 - 1606/9 (Sénat), pp. 11 et 12.

⁽¹⁰⁰⁾ Voir C. BRAECKMAN, "La mafia des déchets a précédé celle des pirates", Le Soir du 21 avril 2009, p. 3; Question de Mme Karine LALIEUX au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et des Réformes institutionnelles sur "l'exploitation étrangère des ressources marines de la SOMALIE" (n^o 20681), Compte rendu analytique, Ch. Repr., Commission des Relations extérieures, sess. 2009-2010, séance du mercredi 31 mars 2010, Après-midi, p. 25.

⁽¹⁰¹⁾ Voir C. BRAECKMAN, "La mafia des déchets a précédé celle des pirates", Le Soir du 21 avril 2009, p. 3; Question de Mme Karine LALIEUX au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et des Réformes institutionnelles sur "l'exploitation étrangère des ressources marines de la SOMALIE" (n^o 20681), Compte rendu analytique, Ch. Repr., Commission des Relations extérieures, sess. 2009-2010, séance du mercredi 31 mars 2010, Après-midi, p. 25.

52. Le citoyen européen se rend compte heureusement aujourd'hui des conséquences que peut entraîner la faillite d'un Etat qu'il faut après coup reconstruire. Que cela serve de leçon partout dans le monde. Dans le cas de la SOMALIE spécialement, la seule force n'extirpera probablement pas la piraterie des côtes somaliennes. La solution ne pourra sans doute être que globale, c'est-à-dire sécuritaire certes -c'est indispensable- mais aussi humanitaire, politique, institutionnelle et appuyée par la coopération au développement⁽¹⁰²⁾.

*

**

Les trois amis qui nous ont quittés au cours de l'année judiciaire écoulée avaient en commun leur compétence unanimement reconnue et leur bonne humeur: le président de section émérite José DE PEUTER, l'avocat général honoraire Philippe GOEMINNE et le secrétaire en chef honoraire du parquet Jozef VAN ROY.

Le président de section DE PEUTER ironisait volontiers à propos de lui-même sur "l'empereur d'HERENTALS". Il était coutumier d'une pointe d'humour du style: "Notre collègue et ami Untel est le Flamand de Wallonie; il n'arrête pas de s'adresser à moi en néerlandais". On ne le rencontrait jamais autrement que souriant et convivial. Même ses notes écrites contenaient des signes cabalistiques qui poussaient tout naturellement le lecteur à engager avec lui une conversation toujours aimable.

L'avocat général GOEMINNE a gardé le sourire même pendant les longues années de son âpre combat contre la maladie. Sa voix qui résonnait autrefois comme un tambour lorsque, dans l'enthousiasme, il haussait le ton en néerlandais, s'était pourtant peu à peu éteinte. S'il a pu réaliser ses rêves de voyages lointains, il n'a malheureusement jamais pu concrétiser celui d'une revue comique mettant en scène certains d'entre nous, son état de santé ayant mis prématurément fin à sa présence à la Cour.

⁽¹⁰²⁾ Voir A. LELARGE, "2 La SOMALIE entre anarchie et piraterie", Journ. dr. intern. Avril-Mai-Juin 2010, n° 2/2010, p. 474.

Coach souriant de ses collaborateurs au sein du Secrétariat du parquet de la Cour de cassation, le secrétaire en chef VAN ROY apportait le même dévouement en qualité de joueur-entraîneur à l'égard de tous ceux qui, pendant la pause de midi, partageaient avec lui le goût des parties de ping-pong. Appelé à la rescousse à l'audience comme traducteur ou encore agissant comme secrétaire perpétuel du procureur général DUMON, il a toujours répondu "présent".

Le président de section DE PEUTER, l'avocat général GOEMINNE et le secrétaire en chef VAN ROY ne comprendraient pas que nonobstant la situation politique complexe que nous traversons, nous ne continuions pas nos activités avec chaleur.

En terminant, je voudrais encore rendre hommage à Madame le Juge de paix BRANDON et à Monsieur le greffier BELLEMANS décédés tragiquement.

Pour le Roi, je requiers qu'il plaise à la Cour poursuivre ses travaux au cours de l'année judiciaire qui commence.

Sommaire

N°s

<u>Section 1. – La frégate "Louise-Marie" a quitté ZEEBRUGGE pour remplir une noble tâche titanesque.</u>	1
<u>Section 2. – Survol du droit fondamental des Nations Unies sur la lutte contre la piraterie maritime.</u>	11
§ 1 ^{er} . – <i>La Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, faite à MONTEGO BAY. En anglais, United Nations Convention on the Law of the Sea.</i>	11
A. – Les articles 100 à 107.	11
B. – L'abordage du THALASSA.	24
C. – L'affaire de l'ARTIC SEA.	25
§ 2. – <i>Les Résolutions du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies, concernant la situation en SOMALIE.</i>	26
<u>Section 3. – Quelques aspects civils de la piraterie maritime en lien avec la circulation maritime internationale et les Nations Unies.</u>	31
§ 1 ^{er} . – <i>Un problème de définition de la piraterie maritime.</i>	31
§ 2. – <i>La piraterie dans un certain nombre d'instruments juridiques du droit des transports.</i>	32
§ 3. – <i>La piraterie dans un certain nombre d'instruments juridiques d'assurance maritime.</i>	41
<u>Section 4. – Conclusion</u>	50