



Commission du droit international
Soixante-quatorzième session
Genève, 24 avril-2 juin et 3 juillet-4 août 2023

**Projet de rapport de la Commission du droit international
sur les travaux de sa soixante-quatorzième session**

Rapporteur : M. Hong Thao Nguyen

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

Additif

Table des matières

Page

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



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

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

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

Article 1

Champ d'application

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

Commentaire

1) Le projet d'article 1 définit le champ d'application des présents projets d'article en indiquant que ceux-ci s'appliquent à la piraterie et au vol à main armée en mer. L'utilisation de l'expression « vol à main armée en mer » ne devrait pas être interprétée comme impliquant que ce crime se commet dans tous les espaces maritimes, y compris la haute mer. Les champs d'application géographiques respectifs de ces deux criminalités sont traités par les projets d'articles 2 et 3.

2) Le champ d'application des présents projets d'article comprend « la prévention » et « la répression » des crimes mentionnés dans le projet d'article 1. Ces termes figurent d'ailleurs dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹, de 1982, et la Convention sur la haute mer², de 1958. La portée du terme « répression » (en anglais *repression*) tel qu'utilisé dans le présent projet d'article est plus large que celle du terme « répression » (en anglais *punishment*) tel qu'utilisé dans le projet d'articles sur la prévention et la répression des crimes contre l'humanité, adopté par la Commission à sa soixante et onzième session³. En effet, la punition fait partie de l'expression plus large de la « répression ».

3) La présente étude a pour objectif d'étudier deux criminalités en mer, à savoir la piraterie et le vol à main armée en mer, et de faire l'état de la pratique législative et judiciaire selon le droit interne des États et selon les approches régionales. Le droit international doit s'entendre du droit international tant conventionnel que coutumier, ainsi que du droit tel que défini dans le cadre des organisations régionales et sous-régionales de lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée en mer. Le Rapporteur spécial avait proposé dans son premier rapport (A/CN.4/758) un libellé du projet d'article qui traitait de ces questions, mais il a été estimé qu'elles concernaient la méthodologie et les sources de droit. La Commission n'a pas jugé nécessaire de garder dans le texte de telles précisions.

Article 2

Définition de la piraterie

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

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

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

¹ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay, 10 décembre 1982), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1834, n° 31363, p. 3.

² Convention sur la haute mer (Genève, 29 avril 1958), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 450, n° 6465, p. 11.

³ Voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, Supplément n° 10 (A/74/10)*, par. 44 et 45.

- ii) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;
 - b) Tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;
 - c) Tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres (a) ou (b), ou commis dans l'intention de les faciliter.
2. Le paragraphe 1 doit être lu conjointement avec les dispositions du paragraphe 2 de l'article 58 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Commentaire

- 1) Le projet d'article 2 établit, aux fins des présents projets d'article, une définition de la piraterie. La définition proposée dans le premier rapport du Rapporteur spécial est la même que celle utilisée à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de 1982, à l'article 15 de la Convention sur la haute mer, de 1958, et enfin à l'article 39 du projet d'articles relatifs au droit de la mer, adopté par la Commission à sa huitième session, en 1956⁴.
- 2) Par piraterie il faut entendre la piraterie maritime ; elle se distingue de la piraterie aérienne, qui met aux prises deux aéronefs.
- 3) Il convient de rappeler que la version initiale du projet d'article 2 était une reprise mot pour mot de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui devait constituer le point de départ de l'étude de ce sujet. La définition de la piraterie telle qu'adoptée à l'article 101 est aussi, en anglais, une reprise mot pour mot de l'article 15 de la Convention sur la haute mer. La Commission a estimé qu'il fallait préserver l'intégrité de la définition de la piraterie telle qu'elle apparaît à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
- 4) Le paragraphe 1 du projet d'article 2 a été adopté sans modification. Toutefois, compte tenu des évolutions qui caractérisent la piraterie moderne, la Commission a estimé qu'il convenait de revisiter certains termes de l'article 101, notamment, « fins privées », « violence », « navire » et « faciliter ».
- 5) S'agissant de l'expression « fins privées », qui se trouve à l'alinéa a) du paragraphe 1, il a été reconnu qu'elle fait référence à la recherche du lucre ou de gains privés, incluant le plus souvent des demandes de rançon et des vols de biens à bord de navires. Il a été ensuite reconnu que la recherche de fins privées pouvait coexister avec des objectifs politiques ou idéologiques, rendant parfois difficile la distinction entre piraterie maritime commise à des fins purement privées et criminalités maritimes autres que la piraterie, ces dernières pouvant être commises à des fins politiques ou autres. Il reste à déterminer si des fins privées peuvent être assimilées à des fins idéologiques.
- 6) La Commission a examiné la nécessité de définir le terme « violence », qui peut être aussi bien physique que morale, et le terme « navire ». Ce dernier n'ayant pas été défini par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et comme il n'appartenait pas à la Commission de procéder à un tel exercice, elle a décidé de ne pas inclure cette définition dans le texte des présents projets d'article.
- 7) S'agissant du verbe « faciliter », certains membres ont estimé qu'il peut avoir un sens plus large, incluant le financement des actes de piraterie.
- 8) La Commission a pris note que les expressions « participation volontaire » ou « l'intention de faciliter » peuvent être sujettes à des interprétations larges, incluant notamment le financement de la piraterie.
- 9) En outre, il convient de noter que les instruments juridiques mentionnés dans le paragraphe 1 du présent commentaire ont admis, en se fondant sur les débats qui eurent lieu en 1954 au sein de la Commission, que la piraterie peut être commise par un aéronef contre un navire. En effet, la piraterie moderne n'est plus seulement le fait de navires ou d'aéronefs ;

⁴ *Annuaire... 1956*, vol. II, document A/3159, p. 256 et suiv., aux pages 260 et 261.

elle peut impliquer des engins autres comme c'est le cas aujourd'hui avec des drones ou des engins utilisés à des fins de cyberattaques en mer. En outre, une certaine pratique législative a aussi mis en évidence que des plateformes pétrolières en mer peuvent faire l'objet d'actes de piraterie.

10) Si la haute mer est en droit international coutumier le lieu exclusif de commission de la piraterie, la question s'est posée de savoir si cette criminalité pouvait être commise aussi dans la zone économique exclusive et s'il était approprié de faire une référence explicite à cette zone. La Commission a considéré qu'elle devait faire référence au paragraphe 2 de l'article 58 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Elle entendait ainsi préciser que la piraterie peut se commettre aussi dans la zone économique exclusive, ce qui explique l'ajout d'un nouveau paragraphe 2 au projet d'article 2 initialement proposé par le Rapporteur spécial.

11) Pour éviter toute confusion, la Commission a considéré qu'il n'était pas approprié de distinguer entre les différentes zones maritimes et encore moins de soutenir l'idée qu'une zone maritime puisse être absorbée ou incluse dans une autre zone maritime et a souligné que la zone économique exclusive et la haute mer sont deux espaces maritimes distincts avec des droits et obligations tout aussi distincts.

12) La Commission a pris note de la diversité des définitions de la piraterie telle qu'elle est apparue à la suite de l'évolution de la pratique législative des États. Elle a examiné l'alinéa d) du projet d'article 2 proposé par le Rapporteur spécial dans son premier rapport, qui se lisait comme suit : « tout autre acte illicite en mer et depuis la terre qui, en droit interne et international, est défini comme acte de piraterie ».

13) La Commission n'était pas en faveur d'une telle définition, qui paraissait trop large et risquait d'englober toutes sortes d'actes illicites en mer non définis aux alinéas a) et b) de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Un tel élargissement manquerait de précision et porterait préjudice à l'intégrité de la définition de la piraterie selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En outre, la référence au droit interne pourrait être source de confusion et pourrait modifier la définition de la piraterie puisqu'il serait reconnu aux États de donner leur propre définition de la piraterie sans tenir compte de celle donnée en droit international. De plus, la Commission a estimé que l'alinéa d) du projet d'article 2 risquait de poser la question de la compétence universelle, voire remettre cette dernière en cause, alors qu'elle ne s'applique qu'à la haute mer et non à la zone économique exclusive. En outre, la Commission a décidé d'éviter la référence à la « terre » comme lieu de préparation des actes de piraterie.

14) La Commission n'a pas non plus jugé nécessaire d'introduire une clause « sans préjudice » dans un nouveau paragraphe 3 du projet d'article 2 pour tenir compte des développements qui pourraient intervenir dans le cadre de l'élaboration de nouveaux instruments juridiques portant sur la prévention et la répression de la piraterie.

Article 3

Définition du vol à main armée en mer

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

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

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

Commentaire

1) Le projet d'article 3 porte sur la définition du vol à main armée en mer. La définition est une réplique de celle adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI) dans son Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de

piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires⁵. Les alinéas a) et b) du projet d'article 3 correspondent respectivement aux alinéas 1 et 2 du paragraphe 2.2 dudit code.

2) La seule nuance est le fait que la Commission a retenu dans le chapeau du projet d'article l'expression « vol à main armée en mer » au lieu de celle de « vol à main armée à l'encontre des navires » définie par l'Assemblée de l'OMI. Les résolutions du Conseil de sécurité sur la piraterie maritime dans le golfe de Guinée et en Somalie ont de manière constante utilisé l'expression « vol à main armée en mer » sans préciser « commis contre des navires ». Au regard de la pratique du Conseil de sécurité et ne désirant pas trop limiter la définition, la Commission n'a pas jugé nécessaire de reprendre mot pour mot la définition de l'OMI.

3) La Commission a étudié en outre la question d'inclure un nouveau paragraphe faisant référence aux détroits comme lieu de commission des actes de vol à main armée contre des navires. Les détroits ne sont pas des zones maritimes selon les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En conséquence, la Commission n'a pas jugé un tel paragraphe nécessaire et la référence aux détroits a été supprimée pour éviter les confusions et les interprétations quant à leur régime juridique.

4) Enfin, l'alinéa c) tel que proposé par le Rapporteur spécial n'a pas été retenu ni le libellé « tout autre acte illicite commis en mer ou depuis la terre, défini comme vol à main armée en mer au regard du droit interne ou du droit international ». La Commission a estimé qu'une telle définition était trop large.

⁵ OMI, résolution A.1025(26) du 2 décembre 2009, annexe.