

La répression en droit belge des actes de piraterie moderne entravant le transport maritime, exemple d'une union fédérale réussie.

Traduction du 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 2011.

Section 1. - Mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes.

Monsieur le Premier Président,
Mesdames, Messieurs,

1. Début octobre 2010, le capitaine de frégate Carl GILLIS a pris le commandement de la frégate "LOUISE-MARIE" dans le cadre du deuxième volet de l'opération ATALANTA menée, comme on le sait, en vue de lutter contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime dans le GOLFE D'ADEN.

A cette occasion, le capitaine de frégate Carl GILLIS a déclaré que la mission des marins belges s'était élargie le 14 janvier 2010, date d'entrée en vigueur à la fois de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire et de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime⁽¹⁾. En effet, cette nouvelle législation donne aux autorités belges, et notamment au commandant du "LOUISE-MARIE", une base juridique plus solide de droit interne. Les commandants des navires de guerre belges peuvent, par exemple, visiter en tout temps les navires qui sont suspectés de participer à ou de se préparer à participer à des actes de piraterie⁽²⁾. La personne prise en flagrant délit de piraterie maritime ou à l'égard de laquelle il existe des indices sérieux de

⁽¹⁾ Je remercie une fois encore Michael TRAEST, référendaire près la Cour de cassation, de sa précieuse collaboration. Sur la date de publication des deux lois citées dans le texte, voir M.B. du 14 janvier 2010, pp. 1483 s.

⁽²⁾ L. du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, art. 5, §§ 1^{er} et 2. Voir aussi infra, n^{os} 55 et 57.

culpabilité relatifs à une infraction de piraterie maritime pourra aussi être privée de liberté sur l'initiative du commandant d'un navire de guerre belge⁽³⁾.

Le capitaine de frégate Carl GILLIS a encore ajouté que pour ne pas commettre d'impair, l'équipage avait suivi une formation auprès de la police fédérale, que, durant l'opération, un "legal advisor" était prévu à bord et qu'un procureur pouvait également être touché à tout moment⁽⁴⁾.

2. Le Discours que j'ai prononcé devant vous le 1^{er} septembre 2010 s'intitulait: "La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies"⁽⁵⁾. Ce Discours se rapportait essentiellement au droit international public, au droit des transports et au droit des assurances maritimes.

J'ai choisi de vous entretenir aujourd'hui de droit pénal, de procédure pénale et de droit de la mer⁽⁶⁾.

Mon choix a été guidé par une double constatation.

D'une part, dans le paragraphe 4 de la Résolution 1918 (2010) qu'il a adoptée le 27 avril 2010, le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies a clairement exprimé sa volonté de "mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes".

⁽³⁾ L. du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, art. 2, § 1^{er}, et L. du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, art. 3, 4 et 5, § 1^{er}. Voir aussi *infra*, n° 58.

⁽⁴⁾ Voir F. DELEPIERRE, "Contre les pirates, dans le GOLFE D'ADEN", Le Soir des 2 et 3 octobre 2010, pp. 8 et 9. Voir aussi C. LAMFALUSSY, "Le 'LOUISE-MARIE' repart pour la SOMALIE", La Libre Belgique du 10 septembre 2010.

⁽⁵⁾ J.F. LECLERCQ, "La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies", Discours prononcé à l'audience solennelle de rentrée de la Cour de cassation de Belgique le 1^{er} septembre 2010, Dr. marit. franç., Décembre 2010-720, pp. 951 s. (extraits); *Pas.* 2010; "De strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert en het fundamenteel recht van de Verenigde Naties", Rede uitgesproken op de plechtige openingszitting van het Hof van Cassatie van België op 1 september 2010, A.C. 2010; R.W. 2010-11, pp. 1026 s.; "The fight against modern piracy impeding maritime traffic and hampering United Nations fundamental rights", Speech on the occasion of the opening solemn audience of the Court of Cassation of Belgium, on 1st September 2010, www.cassonline.be.

⁽⁶⁾ Sur la distinction classique entre le droit de la mer et le droit maritime, voir P. VINCENT, *Droit de la mer*, Bruxelles, Larcier, 2008, p. 11, n° 1.1. Le droit de la mer est défini comme l'ensemble des règles de droit international relatives à la détermination et au statut des espaces maritimes et au régime des activités ayant pour cadre le milieu marin. Le droit maritime est défini comme l'ensemble des règles juridiques relatives aux intérêts privés engagés en mer. Personnellement, je me demande si cette distinction correspond encore toujours à la réalité. A titre d'exemple, le Port Law est-il du droit de la mer ou du droit maritime?

D'autre part, avec la Mer du Nord comme risque couru de dernière dispute entre certains Belges, je pense qu'il n'est pas sans utilité de saisir la présente occasion pour insister à la fois sur:

1) la réussite de l'union fédérale belge lorsque cette union participe à l'opération ATALANTA;

2) les complications auxquelles en revanche, il faut s'attendre en droit de la mer dans le cas d'un démembrement de l'Etat belge.

3. Eu égard à ce qui constitue toutefois l'objet principal du Discours de ce jour, je commencerai par un bref examen de la Résolution 1918 (2010) que le Conseil de sécurité de l'O.N.U. a adoptée le 27 avril 2010 et du Rapport S/2010/394, distribué le 26 juillet 2010, que le Secrétaire général de l'O.N.U. a soumis en application de cette Résolution⁽⁷⁾.

4. Dans la Résolution 1918 (2010) qu'il a adoptée le 27 avril 2010, le Conseil de sécurité de l'O.N.U. s'exprime notamment comme suit:

"Le Conseil de sécurité,

(...)

Réaffirmant que le droit international, tel qu'il est codifié dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ("la Convention"), en particulier en ses articles 100, 101 et 105, définit le cadre juridique de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer, ainsi que les autres activités maritimes⁽⁸⁾,

(...)

Soulignant qu'il importe de s'attaquer aux problèmes posés par le fait que les systèmes judiciaires de la

⁽⁷⁾ Voir S. Ms, "Demain, le terrorisme, le trafic de drogue, la piraterie", Le Monde du 27 juillet 2010: "(...) la lutte contre la piraterie dans l'OCEAN INDIEN achoppe toujours sur son volet judiciaire (...) mais les Nations Unies pourraient mettre en place une nouvelle juridiction internationale".

⁽⁸⁾ La Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer (en anglais, United Nations Convention on the Law of the Sea), faite à MONGEGGO 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. L'article 100 de la Convention concerne l'obligation de tous les Etats de coopérer à la répression de la piraterie, l'article 101 concerne la définition de la piraterie et l'article 105 concerne la saisie, par un Etat, d'un navire ou d'un aéronef pirate et l'arrestation des personnes et la saisie des biens se trouvant à bord.

SOMALIE et des autres Etats de la région n'ont pas les moyens de poursuivre comme il se doit les personnes soupçonnées de piraterie,

(...)

Saluant les efforts déployés par la République du KENYA pour faire juger les personnes soupçonnées de piraterie par ses tribunaux et incarcérer celles qui ont été condamnées, et l'encourageant à continuer sur cette voie, tout en mesurant les difficultés auxquelles elle se heurte pour ce faire,

(...)

Prenant acte de la décision des SEYCHELLES d'engager des poursuites contre les personnes soupçonnées de piraterie et se félicitant en particulier de leur décision du 6 février 2010, aux termes de laquelle elles envisagent d'accueillir un centre régional de poursuites⁽⁹⁾,

(...)

Félicitant les Etats qui ont révisé leur droit interne pour ériger la piraterie en infraction et permettre à leurs tribunaux de juger les personnes soupçonnées de piraterie, dans le respect du droit international, notamment des droits de l'homme, et soulignant qu'il faut que les Etats poursuivent leurs efforts dans ce sens,

Notant en même temps avec préoccupation que le droit interne de certains Etats n'érige pas la piraterie en infraction ou ne contient pas les dispositions de procédure nécessaires pour engager efficacement des poursuites pénales contre les personnes soupçonnées de piraterie,

(...)

Constatant avec préoccupation que des personnes soupçonnées de piraterie sont libérées sans avoir été

⁽⁹⁾ Sur ce considérant et les considérants qui précèdent et qui sont reproduits dans le texte du Discours, voir J.F. LECLERCQ, "La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies", Discours prononcé à l'audience solennelle de rentrée de la Cour de cassation de Belgique le 1^{er} septembre 2010, Dr. marit. franç., Décembre 2010-720, pp. 951 s. (extraits); Pas. 2010; "De strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert en het fundamenteel recht van de Verenigde Naties", Rede uitgesproken op de plechtige openingszitting van het Hof van Cassatie van België op 1 september 2010, A.C. 2010; R.W. 2010-11, pp. 1026 s.; "The fight against modern piracy impeding maritime traffic and hampering United Nations fundamental rights", Speech on the occasion of the opening solemn audience of the Court of Cassation of Belgium, on 1st September 2010, www.cassonline.be, n^{os} 4, 15, 16 (notamment la note 23), 17, 18, 23, 27, 51 et 52.

jugées et se déclarant résolu à faire en sorte que les pirates aient à répondre de leurs actes,

1. Affirme que le défaut de traduction en justice des personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes nuit à l'action menée par la communauté internationale contre la piraterie;

2. Engage tous les Etats, y compris les Etats de la région, à ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne et à envisager favorablement de poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie qui ont été appréhendées au large des côtes somaliennes et d'incarcérer celles qui ont été reconnues coupables, dans le respect du droit international des droits de l'homme applicable;

(...)

4. Prie le Secrétaire général de lui présenter, dans un délai de trois mois, un rapport sur les différentes options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, y compris en particulier sur des options tendant à créer dans les juridictions nationales des chambres spéciales, éventuellement dotées d'éléments internationaux, ou à créer un tribunal régional ou encore à créer un tribunal international, et sur les accords correspondants en matière pénitentiaire (...);

5. Décide de rester saisi de la question".

A la différence de ce qu'il a fait 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, le Conseil de sécurité n'a pas, dans la Résolution 1918 (2010) comme telle, déclaré agir 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.

Dans la Résolution 1918 (2010) comme telle, le Conseil de sécurité n'a donc certainement pas été jusqu'à envisager, par exemple, une mesure de blocus des ports des pirates, permettant peut-être plus facilement de mieux parvenir à poursuivre et incarcérer ces pirates. Il est vrai que la SOMALIE n'est un Etat "responsable" d'une menace à la paix et à la sécurité internationales que parce qu'il est

un Etat "défaillant" et non parce qu'il est un Etat "agresseur". Or un blocus est avant tout un acte de guerre⁽¹⁰⁾.

Le blocus naval n'est pas illégal en soi (Charte des Nations Unies, art. 42). Le Manuel de SAN REMO sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer, adopté le 12 juin 1994⁽¹¹⁾, autorise le blocus naval mais en cas de conflit armé, qualification qui paraît douteuse dans le cas de la SOMALIE. Le Manuel de SAN REMO permet le recours à la force pour mettre en œuvre le blocus lorsqu'un navire tente de forcer ce blocus mais, en revanche, il prohibe le blocus naval lorsque son établissement inflige un dommage à la population civile qui se révèle excessif par rapport aux avantages militaires directs qui peuvent en être obtenus⁽¹²⁾.

5. Le Rapport S/2010/394, distribué le 26 juillet 2010, que le Secrétaire général de l'O.N.U. a présenté en application du paragraphe 4 de la Résolution précitée 1918 (2010) que le Conseil de sécurité de l'O.N.U. a adoptée le 27 avril 2010, définit sept options fondamentales que le Conseil de sécurité pourrait examiner:

- Option 1: Consolidation de l'aide de l'O.N.U. pour renforcer les capacités des Etats de la région en matière de poursuite et d'incarcération des personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes somaliennes;

⁽¹⁰⁾ Voir J.F. LECLERCQ, "La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies", Dr. marit. franç., Décembre 2010-720, pp. 951 s. (extraits); Pas, 2010; "De strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert en het fundamenteel recht van de Verenigde Naties", A.C. 2010; R.W. 2010-11, pp. 1026 s., n° 29.

⁽¹¹⁾ Je rappelle que le Manuel de SAN REMO sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer, adopté le 12 juin 1994, fait partie de l'International Humanitarian Law. Il n'est pas un traité international mais plutôt un ouvrage collectif de doctrine. Il a été élaboré par un groupe d'experts en droit international et d'experts navals, qui ont participé, à titre personnel, à une série de tables rondes organisées par l'Institut international de droit humanitaire. Le but de cet ouvrage est de présenter une analyse du contenu du droit international actuel applicable aux conflits armés sur mer. Le texte anglais de ce Manuel et son commentaire ont été publiés dans SAN REMO Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, édité sous la responsabilité de L. DOSWALD-BECK, Institut international de droit humanitaire, Grotius Publications, Cambridge University Press, Cambridge, 1995. Le texte français est publié dans la Revue internationale de la Croix-Rouge, 31 décembre 1995, N° 816, pp. 649 s.

⁽¹²⁾ Manuel de SAN REMO, spécialement §§ 93, 96, 97, 98 et 102. Voir aussi G. POISSONNIER et P. OSSELAND, "La légalité de l'arraisonnement du MAVI-MARMARA par la marine israélienne", D.H. 14 octobre 2010, n° 35, p. 2321. Le paragraphe 93 du Manuel de SAN REMO dispose qu'un blocus doit être déclaré et notifié à tous les belligérants et Etats neutres et le paragraphe 94 prévoit que la déclaration doit préciser le début, la durée, le lieu et l'ampleur du blocus ainsi que la période durant laquelle les navires des Etats neutres peuvent quitter la côte sur laquelle porte le blocus.

- Option 2: Mise en place d'un tribunal somalien siégeant sur le territoire d'un Etat tiers de la région, avec ou sans la participation de l'O.N.U.;
- Option 3: Mise en place d'une chambre spéciale relevant de la juridiction d'un Etat ou de plusieurs Etats de la région, sans participation de l'O.N.U.;
- Option 4: Mise en place d'une chambre spéciale relevant de la juridiction d'un Etat ou de plusieurs Etats de la région, avec la participation de l'O.N.U.;
- Option 5: Mise en place d'un tribunal régional sur la base d'un accord multilatéral entre Etats de la région, avec la participation de l'O.N.U.;
- Option 6: Mise en place d'un tribunal international sur la base d'un accord entre un Etat de la région et l'O.N.U.;
- Option 7: Mise en place d'un tribunal international par une Résolution du Conseil de sécurité en vertu du Chapitre VII - on y revient - de la Charte des Nations Unies.

Le Rapport du Secrétaire général de l'O.N.U. relève aussi que d'autres options ont été proposées par certains membres du Groupe de contact, mais que ces options ont été considérées comme irréalisables. Je rappelle que le Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes a été créé le 14 janvier 2009 afin de faciliter les discussions et la coordination des activités entre les Etats et les Organisations intergouvernementales (Union africaine, Union européenne, Ligue des Etats arabes, etc.), visant à réprimer les actes de piraterie au large des côtes somaliennes.

Le cadre forcément limité de ce discours m'empêche d'examiner de façon approfondie le Rapport du Secrétaire général de l'O.N.U.⁽¹³⁾.

Je me limiterai, d'une part, à quelques brèves considérations sur l'Option 1 et sur sa variante éventuelle, l'Option 4, et, d'autre part, à quelques brèves considérations sur l'Option 5.

⁽¹³⁾ Sur un examen du Rapport du Secrétaire général de l'O.N.U., voir J.F. LECLERCQ, "Le Rapport S/2010/394, distribué le 26 juillet 2010, que le Secrétaire général de l'O.N.U. a présenté sur les différentes options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes", Liber Amicorum Prof. Dr. Alain DE NAUW, Brugge, La Charte, à paraître en 2011 ou en 2012.

6. Je rappelle que l'Option 1 et, variante, l'Option 4 sont respectivement les suivantes: Option 1, Consolidation de l'aide de l'O.N.U. pour renforcer les capacités des Etats de la région en matière de poursuite et d'incarcération des personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes somaliennes; Option 4, Mise en place d'une chambre spéciale relevant de la juridiction d'un Etat ou de plusieurs Etats de la région, avec la participation de l'O.N.U.

L'Option 4 ne peut évidemment être qualifiée de variante de l'Option 1 que si l'Etat hôte est le KENYA ou les SEYCHELLES, c'est-à-dire des Etats dont on peut immédiatement tirer parti compte tenu de leur expérience en cours dans le cadre de l'Option 1.

Les Options 1 et 4 ont l'avantage de serrer le concret d'aussi près que possible et, dès lors, de permettre de tenir compte de l'expérience vécue jusqu'ici. Cette expérience mérite d'être soulignée. L'Option 1 a déjà permis de remporter quelques succès. En particulier, le KENYA a inauguré une nouvelle chambre de haute sécurité le 24 juin 2010 à SHIMO LA TEWA, MOMBASA. L'objectif est d'y juger les affaires de piraterie et autres crimes graves. On notera également que, suivant le Rapport du Secrétaire général de l'O.N.U., au cours des années 2008 à 2010, près de six cents pirates présumés ont été traduits en justice ou font l'objet de poursuites, devant dix instances nationales. Les procès sont assez rapides, entre 12 et 18 mois à partir du moment de l'arrestation.

Dans le paragraphe 4 in fine de la Résolution 1918 (2010) qu'il a adoptée le 27 avril 2010, le Conseil de sécurité a cependant clairement prié le Secrétaire général de l'O.N.U. à lui présenter un rapport qui "tienne (notamment) compte (...) du temps et des moyens nécessaires pour obtenir des résultats concrets et durables".

La demande du Conseil de sécurité insiste donc sur l'importance d'obtenir durablement des résultats significatifs dans la poursuite et l'incarcération des personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée.

Par conséquent, il m'apparaît utile d'insister aussi sur l'Option 5 dont je rappelle le libellé: Mise en place d'un tribunal régional sur la base d'un accord multilatéral entre Etats de la région, avec la participation de l'O.N.U.

Cette option peut présenter les avantages suivants: renforcement des capacités des Etats régionaux participants, la SOMALIE étant de préférence associée à la négociation du traité multilatéral entre Etats de la région, proximité aux fins du transfert des suspects par les Etats dont les navires effectuent des patrouilles, transfert des personnes reconnues coupables vers des Etats tiers pour leur incarcération, capacité éventuellement plus grande que la chambre spéciale au sein d'une juridiction nationale d'un Etat de la région, dont la mise en place est prévue dans l'Option 4 précitée.

On observera que tout mécanisme judiciaire et tout dispositif pénitentiaire chargés de la piraterie et des vols à main armée au large de la SOMALIE présentent cette particularité de se trouver dans une situation différente de celle que connaissent les tribunaux actuels des Nations Unies et les tribunaux bénéficiant de l'aide de l'O.N.U., en ce sens qu'ils ont à faire face à une activité criminelle continue et à de nombreux dossiers sans date limite prévisible.

Dès lors, même si l'Option 1 a probablement pour principaux avantages d'exister depuis le début de la lutte internationale contre la piraterie, d'avoir fait la preuve d'une certaine efficacité et d'entraîner des coûts financiers peu élevés comparés à ceux des autres Options, n'est pas non plus négligeable, comme l'impliquerait le choix de l'Option 4 ou de l'Option 5, la participation de juges, de procureurs et de membres du personnel désignés, les uns et les autres, par l'Organisation des Nations Unies; ces magistrats et ces fonctionnaires seraient des personnes originaires d'Etats de la région et des personnes recrutées au niveau international. Cela étant, j'admets que la mise en place de l'Option 4 et celle de l'Option 5 ne vont pas sans difficultés.

Ainsi, dans le cas de l'Option 4, Mise en place d'une chambre spéciale relevant de la juridiction d'un Etat ou de plusieurs Etats de la région, avec la participation de l'O.N.U., il est difficile de dire avec précision la forme que prendrait une participation de juges désignés par l'O.N.U., dans le contexte, par exemple, du KENYA et des SEYCHELLES. Même si ces Etats acceptent une participation internationale, leurs juridictions sont toutes des juridictions de common law à juge unique. Or, la participation de l'Organisation des Nations Unies ne pourrait bien entendu pas se faire en excluant les juges nationaux. Une chambre spéciale relevant de la juridiction d'un Etat de la région, avec la participation

de l'O.N.U., ne peut donc se concevoir qu'en dérogeant à la structure normale des procédures pénales dans l'Etat hôte qui applique la common law.

Dans le cas de l'Option 5, Mise en place d'un tribunal régional sur la base d'un accord multilatéral entre Etats de la région, avec la participation de l'O.N.U., l'accord multilatéral devrait définir les crimes et toute limite géographique en matière de compétence.

Dans mon Discours prononcé à l'audience solennelle de rentrée le 1^{er} septembre 2010, j'ai examiné les articles 100 à 107 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, faite à MONTEGO BAY, et j'ai estimé qu'avait un effet direct notamment l'article 101 qui définit la piraterie et précise la notion d'acte de piraterie⁽¹⁴⁾. L'acte de piraterie étant bien établi par la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer et, partant, l'incrimination qui en est la suite, il ne devrait pas y avoir de problème de définition sur ce point. En revanche, si la compétence du tribunal régional devait être étendue à des infractions en rapport avec le financement et l'organisation d'actes de piraterie et de vols à main armée en mer, il y aurait lieu de négocier entre les Etats participants et l'Organisation des Nations Unies les variétés de faits qui doivent être réprimés par la loi pénale et qui permettront les qualifications. Or, cet aspect de la criminalité est important.

Dans un document du 15 juin 2010 du FINANCIAL ACTION TASK FORCE (FATF), intitulé "Organised Maritime Piracy and Related Kidnapping for Ransom - Concept Note", on lit:

"Piracy might still be a marginal problem in itself, but the connections with armed conflicts and extremism on land, can make it a phenomenon that can have a weakening and destabilising effect in the regions in which it is found. There are fears that piracy will continue to grow - especially off the horn of Africa. Maritime security expert Christopher LEDGER: 'It's similar to the South American drugs trade in the 1970s, which started off as a relatively small-time operation, and grew into a huge global crime'. (...) In the waters around SOMALIA, ransoms have risen sharply. Ransom demands off the horn of Africa now average USD 2.2 million. In the last 24 months

⁽¹⁴⁾ Voir J.F. LECLERCQ, "La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies", *Dr. marit. franç.*, Décembre 2010-720, pp. 951 s. (extraits); *Pas.* 2010; "De strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert en het fundamenteel recht van de Verenigde Naties", *A.C.* 2010; *R.W.* 2010-11, pp. 1026 s., n^{os} 15, 16, 17, 18, 19 et 23.

pirates in the Somali region have been paid more than USD 100 million. Where is all this money going to?"⁽¹⁵⁾.

On peut supposer que n'irait pas sans difficultés la négociation sur la compétence du tribunal régional en matière d'infractions en rapport avec le financement et l'organisation d'actes de piraterie. Mais une fois un accord intervenu, la sécurité juridique devrait logiquement être assurée.

Je terminerai ces quelques brèves considérations sur le Rapport S/2010/394 du Secrétaire général de l'O.N.U. en reproduisant ce passage de la Conclusion dudit Rapport: "Quelle que soit l'Option retenue par le Conseil de sécurité, il sera essentiel de fournir une aide à long terme à la SOMALIE et à ses régions pour mettre en place des systèmes judiciaires et pénitentiaires conformes aux normes internationales et obtenir des résultats dans la lutte contre l'impunité pour ce qui est des actes de piraterie ou de vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes"⁽¹⁶⁾.

7. Le Rapport S/2010/394, distribué le 26 juillet 2010, que le Secrétaire général de l'O.N.U. a présenté, a été suivi d'une Déclaration S/PRST/2010/16 du Président du Conseil de sécurité qui a été faite au nom de ce Conseil et qui a été distribuée le 25 août 2010.

La Déclaration du Président du Conseil de sécurité de l'O.N.U. se termine comme suit:

"Le Conseil prie le Secrétaire général de lui proposer dans le rapport qu'il lui présentera en application du paragraphe 17 de sa Résolution 1897 (2009) toutes nouvelles informations et observations, compte tenu des travaux du Groupe de contact, sur les moyens qu'il faudrait éventuellement mettre en œuvre pour renforcer la coopération, notamment avec les Etats de la région, dans le but de traduire en justice et d'incarcérer les

⁽¹⁵⁾ FINANCIAL ACTION TASK FORCE (FATF-GAFI), FATF/WGTY (2010) 19/REV2, 15-JUNE-2010, Working Group on Typologies, Organised Maritime Piracy and Related Kidnapping for Ransom - Concept Note, Proposed by the Netherlands, n^{os} 4 et 5.

⁽¹⁶⁾ Nations Unies, Conseil de sécurité, S/2010/394, Distribution générale 26 juillet 2010, Rapport du Secrétaire général sur les différentes Options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, y compris, en particulier, sur des Options tendant à créer dans les juridictions nationales des chambres spéciales, éventuellement dotées d'éléments internationaux, ou à créer un tribunal régional ou encore à créer un tribunal international, et sur les accords correspondants en matière pénitentiaire, en tenant compte des travaux du Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, des précédents en matière de création de tribunaux internationaux et de tribunaux mixtes, et du temps et des moyens nécessaires pour obtenir des résultats concrets et durables, n^o 111.

personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes somaliennes⁽¹⁷⁾.

Le Conseil de sécurité entend rester saisi de la question".

Je rappelle au passage que, dans le prolongement de Résolutions antérieures adoptées par le Conseil de sécurité, la Résolution 1897 (2009) que je viens de citer et qui a été adoptée le 30 novembre 2009, autorise une intervention dans les eaux territoriales de la SOMALIE à certaines conditions, spécialement une sorte d'agrément du Gouvernement fédéral somalien de transition (voir paragraphe 7). On relèvera aussi que l'autorisation précitée d'intervenir dans les eaux territoriales de la SOMALIE à certaines conditions a été renouvelée dans la Résolution 1950 (2010) adoptée le 23 novembre 2010 par le Conseil de sécurité (paragraphe 7). La reconduction est décidée pour une nouvelle période de douze mois à compter de l'adoption de la Résolution 1950 (2010), c'est-à-dire à compter du 23 novembre 2010.

Quant au paragraphe 17 précité - j'y reviens - de la Résolution 1897 (2009), visé in fine de la Déclaration S/PRST/2010/16 du Président du Conseil de sécurité de l'O.N.U., il est libellé comme suit: "Prie le Secrétaire général de lui - il s'agit du Conseil de sécurité - rendre compte, dans les onze mois suivant l'adoption (le 30 novembre 2009) de la présente Résolution, de l'application de celle-ci et de la situation concernant la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes".

8. Je viens de citer la Résolution 1950 (2010) que le Conseil de sécurité de l'O.N.U. a adoptée le 23 novembre 2010⁽¹⁸⁾.

Cette longue Résolution est importante dans le cadre des efforts déployés pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les pirates et les personnes qui, d'une manière ou d'une autre, sont responsables des actes de piraterie.

Une fois encore, le cadre forcément limité de ce discours m'empêche cependant d'examiner de façon approfondie les considérants et les paragraphes de cette Résolution.

⁽¹⁷⁾ Voir J.F. LECLERCQ, "La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies", *Dr. marit. franç.*, Décembre 2010-720, pp. 951 s. (extraits); *Pas.* 2010; "De strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert en het fundamenteel recht van de Verenigde Naties", *A.C.* 2010; *R.W.* 2010-11, pp. 1026 s., n° 16.

⁽¹⁸⁾ Voir *supra*, n° 7.

Je me limiterai à reproduire les paragraphes 14, 15, 16, 17, 20 et 24, que j'ai sélectionnés dans un souci de cohérence avec les considérations qui précèdent:

"Le Conseil de sécurité,

(...)

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

(...)

14. Réaffirme son intérêt pour la poursuite de l'examen des sept options possibles pour poursuivre et incarcérer les personnes soupçonnées de piraterie décrites dans le Rapport du Secrétaire général S/2010/394 et qui prévoient différents niveaux de participation internationale, compte tenu des nouvelles informations et observations que le Secrétaire général pourra fournir au sujet des consultations que mène son Conseiller spécial pour les questions juridiques relatives à la piraterie au large des côtes somaliennes, en vue de prendre de nouvelles mesures pour que les pirates soient amenés à rendre des comptes, soulignant la nécessité de renforcer la coopération entre les Etats, les organisations internationales et régionales pour réaliser cet objectif, et encourage le Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes à poursuivre ses travaux à cet égard;

15. Prie instamment tous les Etats de prendre les mesures voulues dans le cadre de leur droit interne en vigueur pour empêcher le financement illicite d'actes de piraterie et le blanchiment des produits qui en sont tirés;

16. Prie instamment les Etats, en coopération avec INTERPOL et EUROPOL, d'enquêter plus avant sur les réseaux criminels internationaux associés à la piraterie au large des côtes somaliennes, y compris ceux qui sont responsables du financement illicite et de la facilitation;

17. Souligne à cet égard qu'il faut faciliter les enquêtes sur ceux qui financent, planifient et organisent illicitement les attaques perpétrées par des pirates au large des côtes somaliennes et en tirent illicitement profit, ainsi que les poursuites à leur encontre;

(...)

20. Accueille avec satisfaction les révisions que l'Organisation Maritime Internationale a apportées à ses recommandations et orientations concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, souligne qu'il importe que toutes les parties prenantes, y compris le secteur des transports maritimes, appliquent les recommandations et orientations, et engage les Etats, en collaboration avec les secteurs des transports maritimes et des assurances, et l'Organisation Maritime Internationale à continuer de mettre au point des notes d'information et des pratiques optimales concernant les techniques d'évitement, d'évasion et de défense que doivent prendre les bateaux qui sont attaqués ou qui naviguent au large des côtes somaliennes et engage également les Etats à mettre leurs ressortissants et bateaux à disposition aux fins d'enquêtes de police scientifique, selon les besoins, au premier port d'escale, immédiatement après tout acte de piraterie ou vol à main armée en mer ou toute tentative de piraterie ou de vol, ou après la remise en liberté;

(...)

24. Décide de rester saisi de la question".

On observera que cette Résolution 1950 (2010) du Conseil de sécurité met aussi en exergue les poursuites contre ceux qui sont responsables du financement des attaques perpétrées par des pirates et qui en tirent illicitement profit.

Or, à cet égard, j'ai précédemment souligné l'intérêt de l'Option 5 qui est exposée dans le Rapport S/2010/394 du Secrétaire général de l'O.N.U. et dont je rappelle une nouvelle fois le libellé: Mise en place d'un tribunal régional sur la base d'un accord multilatéral entre Etats de la région, avec la participation de l'O.N.U.⁽¹⁹⁾. Si, comme je l'ai dit, la compétence du tribunal régional devait être étendue à des infractions en rapport avec le financement et l'organisation d'actes de piraterie, cela n'irait pas sans difficultés car il y aurait lieu de négocier entre les Etats participants et l'Organisation des Nations Unies les variétés de faits qui doivent être réprimés par la loi pénale et qui permettront les qualifications. Mais, je le répète, une fois un accord

⁽¹⁹⁾ Voir supra, n° 6.

intervenue, la sécurité juridique devrait logiquement être assurée.

9. Je ne peux passer sous silence le "Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire Général de l'O.N.U. pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, distribué le 18 janvier 2011". Cet important Rapport contient 25 propositions. Il a été rédigé en langue française mais une traduction en langue anglaise a été prévue⁽²⁰⁾.

10. En mer, l'intervention des militaires de la frégate belge "LOUISE-MARIE" mérite les éloges.

Comme l'a déclaré au Parlement Monsieur Pieter DE CREM, Ministre de la Défense, "le 29 novembre (2010), lors d'une mission d'escorte, le 'LOUISE-MARIE' a capturé sept pirates présumés au large des côtes kenyanes. (...) La surveillance est assurée par le personnel de bord et différentes caméras. Jusqu'au moment où le procureur fédéral prend une décision, les pirates sont considérés comme des prisonniers. Le procureur fédéral doit décider dans les 24 heures si des poursuites sont engagées. S'il n'y a pas de poursuites, les pirates peuvent être remis aux autorités kenyanes. Si le KENYA décide à son tour de ne pas engager de poursuites, une nation tierce est recherchée. Les pirates ne sont libérés que si personne ne peut ou ne veut poursuivre. La justice kenyane n'entamera des poursuites que si les preuves sont suffisantes et s'il y a flagrant délit. Le parquet fédéral entend uniquement poursuivre en cas d'implication d'un navire belge ou lorsqu'un autre intérêt belge peut être démontré. C'est le procureur fédéral qui décide si un autre Etat est mieux placé pour entamer des poursuites"⁽²¹⁾.

Répondant à une question parlementaire au nom du Ministre de la Justice, Monsieur Carl DEVLIES, Secrétaire d'Etat, a ajouté: "Le procureur fédéral informe le ministre (de la Justice) qu'il fonde sa décision sur l'implication d'un intérêt belge dans l'affaire. Par intérêt belge, il

⁽²⁰⁾ Report of the Special Adviser to the Secretary-General (U.N.) on Legal Issues related to Piracy off the Coast of SOMALIA, 18 January 2011.

⁽²¹⁾ Questions jointes de M. Gerald KINDERMANS au ministre de la Défense sur "une opération récente menée par la frégate belge LOUISE-MARIE (dans le cadre de l'opération ATALANTE) et grâce à laquelle sept pirates somaliens auraient été arrêtés" (n° 1317), de Mme Annick PONTHER au ministre de la Défense sur "l'opération ATALANTE et dans ce cadre, le récent incident dans lequel a été impliquée la frégate belge LOUISE-MARIE" (n° 1325) et de M. Theo FRANCKEN au ministre de la Défense sur "l'arrestation de pirates par la frégate LOUISE-MARIE" (n° 1326), Compte rendu analytique, Ch. Repr., Commission de la Défense nationale, sess. 2010-2011, séance du mercredi 1^{er} décembre 2010, Matin, pp. 13 à 15, spécialement p. 14.

entend un navire belge ou un navire battant pavillon belge qui fait l'objet de l'acte de piraterie, ou un ressortissant belge qui à la suite de l'acte de piraterie est tué, grièvement blessé ou sérieusement menacé. Aucun des critères mentionnés n'était rempli dans cette affaire. (...) Le dossier n'est pas léger. Cependant, après avoir évalué ce dernier à l'aune de plusieurs critères préalablement fixés et validés par le Collège des procureurs généraux, le procureur fédéral a constaté qu'aucun intérêt belge n'avait été endommagé. Il a ensuite décidé que les sept pirates ne seraient pas poursuivis dans notre pays. Par ailleurs, les pirates ont été arrêtés sur les eaux territoriales kenyanes, or le KENYA s'est toujours montré disposé à engager des poursuites à l'encontre des pirates.

(...)

Dans l'intervalle, il est apparu que l'un (des pirates) aurait également été impliqué dans le détournement du navire belge POMPEI en avril-juin 2009⁽²²⁾. Sa photo a en effet été reconnue par trois marins du POMPEI. Le juge d'instruction à BRUGES a placé cet homme sous mandat d'arrêt provisoire le 2 décembre 2010, l'objectif étant de le transférer en Belgique dans les meilleurs délais⁽²³⁾.

Devant la Commission de la Défense nationale de la Chambre des Représentants, Monsieur le Ministre Pieter DE CREM a encore précisé: "Un des pirates présumés est suspecté d'avoir participé à la prise d'otage du POMPEI. Le 3 décembre (2010), le juge d'instruction l'a interrogé à distance. Un mandat d'arrêt provisoire a été décerné contre lui"⁽²⁴⁾.

Dans mon discours de rentrée 2010, j'ai tenté d'expliquer 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

⁽²²⁾ Sur l'affaire du POMPEI, voir J.F. LECLERCQ, "La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies", Dr. marit. franç., Décembre 2010-720, pp. 951 s. (extraits); Pas. 2010; "De strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert en het fundamenteel recht van de Verenigde Naties", A.C. 2010; R.W. 2010-11, pp. 1026 s., n° 7.

⁽²³⁾ Question de M. Peter LOGGHE au ministre de la Justice sur "l'absence de poursuites contre des pirates internationaux par la justice belge" (n° 1402), Compte rendu analytique, Ch. Repr., Commission de la Justice, sess. 2010-2011, séance du mardi 7 décembre 2010, Après-midi, pp. 31 à 33, spécialement pp. 32 et 33.

⁽²⁴⁾ Question de M. Gerald KINDERMANS au ministre de la Défense sur "une opération récente menée par la frégate belge LOUISE-MARIE (dans le cadre de l'opération ATALANTE) et grâce à laquelle sept pirates somaliens auraient été arrêtés" (n° 1496), Compte rendu analytique, Ch. Repr., Commission de la Défense nationale, sess. 2010-2011, séance du jeudi 9 décembre 2010, Après-midi, pp. 12 et 13, spécialement p. 13.

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" et j'ai aussi fait 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, ce dont je me réjouis, 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 également dans cette définition l'acte qui est commis dans la zone économique exclusive⁽²⁵⁾.

Il ressort des déclarations précitées du Ministre de la Défense que le "LOUISE-MARIE" a capturé les pirates "au large des côtes kenyanes", c'est-à-dire, semble-t-il, en haute mer côté KENYA. Devant le Parlement, il a cependant aussi été question "des eaux territoriales kenyanes".

J'incline à penser que, dans le cas d'espèce, les conséquences juridiques ne seraient sans doute pas fondamentalement différentes s'il apparaissait que les pirates ont été capturés dans la Mer territoriale du KENYA. Sur la base du principe général de droit reconnu par les nations civilisées⁽²⁶⁾ "Male captus, bene detentus", appliqué au procès EICHMAN, je suis d'avis que les autorités belges peuvent intervenir sur le territoire d'un autre Etat pour arrêter des pirates somaliens et détenir ces mêmes pirates si est obtenu l'accord de l'Etat en question, ce qui, dans le cas du KENYA, ne me paraît pas poser à première vue de difficulté majeure⁽²⁷⁾.

⁽²⁵⁾ Voir J.F. LECLERCQ, "La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies", Dr. marit. franç., Décembre 2010-720, pp. 951 s. (extraits); Pas, 2010; "De strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert en het fundamenteel recht van de Verenigde Naties", A.C. 2010; R.W. 2010-11, pp. 1026 s., n^{os} 15 et 16. Voir aussi L. le HARDIJ de BEAULIEU, "La nouvelle législation belge relative à la piraterie maritime", Revue internationale de droit comparé (R.I.D.C.), n^o 3-2010, p. 744.

⁽²⁶⁾ Voir Charte des Nations Unies et Statut de la Cour internationale de justice, signés à SAN FRANCISCO le 26 juin 1945 et approuvés par la L. belge du 14 décembre 1945, spécialement Statut de la Cour internationale de justice, art. 38.1.c.

⁽²⁷⁾ Sur le principe "Male captus, bene detentus", voir P. SIMON, "XVIII^e Journée RIPERT organisée par l'Association française du droit maritime (AFDM), Paris, 28 juin 2010, Synthèse des travaux", Dr. marit. franç., Octobre 2010, p. 813. On prêterait aussi attention à l'arrêt de la Cour de cassation de France du 16 septembre 2009 dans l'affaire du "Navire LE PONANT", en cause de ALI SAMATAR et autres (Cass. fr. 16 septembre 2009, Dr. marit. franç., Novembre 2009, p. 932, Observations P. BONASSIES). Certes, cet arrêt de la Ch. crim. concerne le respect des exigences de l'article 5.3. de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, qui prévoit que toute personne arrêtée ou détenue, dans les conditions prévues au paragraphe 1^{er}, c, du même article, doit être aussitôt traduite devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires et a le droit d'être jugée dans un délai raisonnable, ou libérée pendant la procédure. Cet arrêt est cependant également intéressant en raison de l'application implicite qu'il fait du principe "Male captus, bene detentus". Suivant l'arrêt de la Cour de cassation de France, il résulte des énonciations de l'arrêt attaqué de la cour d'appel de Paris et des pièces de la procédure que, le 5 avril 2008, après que la

On sait cependant, en l'espèce, dans la pratique, ce qu'il est advenu des personnes soupçonnées de piraterie, autres que la personne poursuivie par le procureur fédéral: elles ont été relâchées par les autorités kenyanes⁽²⁸⁾.

11. La frégate "LOUISE-MARIE" est rentrée au port de ZEEBRUGGE le 7 février 2011 après quatre mois de lutte contre la piraterie maritime. Le retour s'est effectué dans une relative indifférence médiatique, du moins du côté francophone, et c'est, selon moi, regrettable⁽²⁹⁾.

veille un voilier de croisière français, Le Conant, comprenant trente membres d'équipage dont plusieurs Français, eut été attaqué et détourné par des pirates au large des côtes somaliennes, une note verbale a été adressée aux autorités françaises par le Gouvernement fédéral transitoire de la République de SOMALIE (GFT) aux fins de les autoriser à pénétrer dans les eaux territoriales somaliennes, à survoler le territoire somalien et à prendre toutes mesures nécessaires, y compris un usage proportionné de la force, aux fins de résoudre la crise, et que, le 11 avril 2008, une rançon ayant été versée par la FRANCE puis les otages libérés, six suspects de nationalité somalienne ont été interpellés sur le territoire somalien par les forces militaires françaises, une partie de la rançon et des armes étant récupérées. L'arrêt de la Cour de cassation de France décide: "Attendu que, si c'est à tort que la chambre de l'instruction énonce que les suspects, placés sous le contrôle de l'autorité militaire française dès leur interpellation sur le territoire somalien, le 11 avril 2008, ne relevaient de la 'juridiction' française, au sens de l'article 1^{er} de la Convention européenne des droits de l'homme, qu'à partir du 15 avril 2008, 15 heures, date à laquelle la décision de les transférer en FRANCE, prise avec l'accord des autorités somaliennes, a été portée à la connaissance des autorités françaises et aussitôt mise en œuvre, l'arrêt (attaqué) n'encourt pas la censure dès lors que des circonstances insurmontables, caractérisées par l'attente de l'accord des autorités somaliennes en vue du transfert des six suspects en FRANCE, justifiaient leur privation de liberté pendant près de cinq jours, avant que leur placement en garde à vue ne fût régulièrement ordonné, le 16 avril 2008, à partir de 7h15". En d'autres termes, des circonstances insurmontables caractérisées par l'attente d'un accord des autorités étrangères compétentes, justifient la privation de liberté de suspects pendant plusieurs jours avant leur placement régulier en garde à vue. La vérité oblige toutefois à signaler que l'arrêt de la Cour de cassation de France du 16 septembre 2009 a été l'objet de critiques: voir note de S. TOUZE sous l'arrêt, Rev. gén. dr. internat. 2010, n° 4, Tome 114, pp. 904 s.

⁽²⁸⁾ Voir Question de M. Filip DE MAN au ministre de la Défense sur "les règles d'engagement lors de la mission de la frégate LOUISE-MARIE" (n° 2671), Compte rendu intégral avec compte rendu analytique traduit des interventions, Ch. Repr., Commission de la Défense nationale, sess. 2010-2011, séance du mercredi 16 février 2011, *Matin*, pp. 7 s.

⁽²⁹⁾ Voir toutefois SLFP Secteur public, mensuel "argument", mars 2011, n° 13, p. 23.

Section 2. - La possibilité de réprimer et de poursuivre en droit belge les cas de piraterie.

§ 1^{er}. - L'incrimination en Belgique des actes de piraterie maritime jusqu'à la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime.

12. Une première question a trait à la reconnaissance en Belgique du caractère répréhensible des actes de piraterie maritime⁽³⁰⁾ en Belgique. Ce sera l'occasion d'aborder l'arsenal des notions dont on disposait en Belgique jusqu'à la récente entrée en vigueur de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime⁽³¹⁾; conformément à son article 8, la nouvelle loi est entrée en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge, soit le 14 janvier 2010. Les incriminations qu'elle prévoit ne pourront donc être appliquées qu'à des faits qui se seront produits après son entrée en vigueur. Pour des faits antérieurs à l'entrée en vigueur de la nouvelle législation, il sera nécessaire de recourir à d'autres incriminations qui pourront demeurer d'ailleurs pertinentes même après la loi du 30 décembre 2009⁽³²⁾. Après avoir passé en revue les incriminations susceptibles d'être prises en considération en dehors du cadre de la loi du 30 décembre 2009 pour juger les cas de piraterie maritime, nous aborderons les dispositions pertinentes de cette loi du 30 décembre 2009 elle-même.

13. Bien que le contexte des cas de piraterie actuels au large des côtes somaliennes et de celles d'autres pays d'Afrique de l'Est incite à penser qu'ils ne relèvent pas de cette catégorie, il n'est en principe pas exclu que les actes de piraterie aient pu être considérés comme des infractions terroristes au sens du Code pénal⁽³³⁾. Le législateur a également prévu expressément cette possibilité. Conformément à l'article 137, § 1er du Code pénal, constitue en effet une infraction terroriste,

⁽³⁰⁾ Envisagé ici en premier lieu comme terme "générique".

⁽³¹⁾ M.B., 14 janvier 2010.

⁽³²⁾ La nouvelle législation n'a pas abrogé les incriminations en question prévues – comme on le verra ci-après – par le Code pénal et par la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

⁽³³⁾ Dans le cas également du détournement du navire français "Le Ponant", la qualification d'infraction terroriste semble manifestement ne pas avoir été retenue. Voir aussi: G. POISSONNIER, "Les pirates de la Corne de l'Afrique et le droit français" D. 2008, (2007) 2098.

l'infraction prévue aux §§ 2 et 3 qui, de par sa nature ou son contexte, peut porter gravement atteinte à un pays ou à une organisation internationale et est commise intentionnellement dans le but d'intimider gravement une population ou de contraindre indûment des pouvoirs publics ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte, ou de gravement déstabiliser ou détruire les structures fondamentales politiques, constitutionnelles, économiques ou sociales d'un pays ou d'une organisation internationale. Conformément au § 2 dudit article 137 du Code pénal, constitue notamment, aux conditions prévues au § 1er, une infraction terroriste: 6° le fait de s'emparer par fraude, violence ou menaces envers le capitaine, d'un navire, visé à l'article 33 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime. Si, par conséquent, la capture d'un navire de mer – le fait de s'emparer d'un navire par fraude, violence ou menaces envers le capitaine – a lieu dans les conditions prévues par le premier paragraphe de l'article 137 du Code pénal, elle pourra être qualifiée d'infraction terroriste.

14. Par ailleurs, il existe encore d'autres actes que la capture d'un navire, susceptibles d'être punis par la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, qui peuvent être considérés, en vertu de l'article 137, § 2 du Code pénal, comme des infractions terroristes, s'ils sont commis dans les conditions visées par le paragraphe 1^{er} de l'article 137 du Code pénal. Il s'agit plus précisément: de la destruction ou la dégradation massive visées à l'article 15 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, ayant pour effet de mettre en danger des vies humaines ou de produire des pertes économiques considérables (4°)⁽³⁴⁾ et des infractions visées à l'article 14 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour

⁽³⁴⁾ L'article 15 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime punit la destruction, la mise hors d'usage ou l'abandon de matériel du bord, commis volontairement, d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de cinquante euros à trois cents euros ou d'une de ces peines seulement. Ce n'est que lorsque ces actes ont pour effet de mettre en danger des vies humaines ou de produire des pertes économiques considérables que l'on peut parler d'une infraction terroriste au sens de l'article 137, § 2, 4° du Code pénal pour autant qu'elle soit commise dans les circonstances visées à l'article 137, § 1^{er} du Code pénal. Sur un examen plus complet de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, et sur les nuances qui s'imposent parfois, voir 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?", De wet voorbij. Liber Amicorum Luc Huybrechts, Antwerpen – Oxford, Intersentia, 2010, pp. 207 s.

la marine marchande et la pêche maritime, ayant pour effet de mettre en danger des vies humaines (8°)⁽³⁵⁾.

15. Indépendamment du contexte de l'infraction terroriste, la capture d'un navire est réprimée à l'article 33, alinéa 1^{er} de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, qui prévoit que ceux qui par fraude, violence ou menaces envers le capitaine, s'empareront du navire seront punis de réclusion de dix ans à quinze ans⁽³⁶⁾. L'alinéa 2 de l'article 33 dispose que s'ils sont officiers ou chefs du complot, ils seront passibles de réclusion de quinze ans à vingt ans. Cette dernière hypothèse – le fait d'être le chef d'un complot – concerne le cas d'un complot par lequel l'on s'empare d'un navire pour le détourner; en vertu de l'article 32, alinéa 2 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, on entend par complot la résolution d'agir, concertée et arrêtée entre plusieurs personnes dont deux au moins sont embarquées à bord du navire. Conformément à l'article 4, l'expression "personnes embarquées" désigne à la fois les hommes d'équipage et les passagers. Eu égard au fait que pour qu'il y ait complot, il faut que des hommes d'équipage et des

⁽³⁵⁾ L'article 14 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime punit le fait d'avoir allumé des feux ou d'avoir circulé dans les lieux où cela est interdit, à bord, avec du feu ou des objets ou matières pouvant causer un incendie, d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de cinquante euros à trois cents euros ou d'une de ces peines seulement. Ce n'est que lorsque ces actes ont pour effet de mettre en danger des vies humaines que l'on peut parler d'une infraction terroriste au sens de l'article 137, § 2, 8° du Code pénal pour autant qu'elle soit commise dans les circonstances visées à l'article 137, § 1er dudit Code.

⁽³⁶⁾ Ici, se pose toutefois la question de savoir s'il y a dans ce cas – en l'absence de violence dirigée d'un navire vers un autre navire – piraterie. L'article 101 de la Convention de Montego Bay sur le droit de la Mer exige que ce soit le cas. "Qu'il nous soit permis d'évoquer en quelques mots la condition selon laquelle la violence doit être dirigée depuis un navire contre un autre navire. (...) les récents événements dont fut victime le paquebot italien 'Achille Lauro' ont remis en lumière les anciennes controverses relatives au point de savoir si un navire dont l'équipage ou les passagers se seraient rendus maîtres, devait ou non être traité comme navire pirate. On considérerait, d'un côté, que cet événement restait une affaire purement interne au navire, qui, comme telle, ne relevait que de la compétence pénale de l'Etat du pavillon. On faisait valoir, de l'autre côté, qu'il n'est guère rigoureux de choisir, comme critère décisif de la piraterie, le moyen par lequel les bandits se sont emparés du navire, c'est-à-dire, selon qu'ils venaient de l'intérieur ou de l'extérieur de celui-ci". Voir: G. STARKLE, "Piraterie en haute mer et compétence pénale internationale. A propos de l'arrêt de la Cour d'appel d'Anvers du 19 juillet 1985", RDP 1987, (735) 740. D'autres auteurs soulignent également que l'article 101 de la Convention de Montego Bay requiert deux navires pour qu'on puisse parler de piraterie. Voir notamment: J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", International Journal of Marine and Coastal Law 2003, (363) 376-377: "The two-vessel requirement leaves out situations in which only one vessel may be involved. The crew seizure or passenger takeover of their own vessel are excluded from the definition of international sea piracy. (...) Article 101 clearly requires the involvement of two ships"; T. TREVES, "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia", European Journal of International Law 2009, (399) 402. Contra: S.P. MENEFFEE, "Foreign Naval Intervention in Cases of Piracy: Problems and Strategies", International Journal of Marine and Coastal Law 1999, (353) 358.

passagers y participent, les dispositions pénales en question n'entreront normalement pas en ligne de compte en cas de piraterie.

16. Indépendamment d'un complot, le fait de s'emparer d'un navire par fraude, violence ou menaces envers le capitaine est puni différemment selon les conditions ou les circonstances dans lesquelles cet acte a eu lieu.

17. En effet, l'infraction de base qu'est le fait de s'emparer d'un navire par fraude, violence ou menaces envers le capitaine est - comme on l'a vu ci-dessus - prévue à l'article 33, alinéa 1er de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, qui prévoit la réclusion de dix à quinze ans. Conformément à l'article 34, alinéa 1er, de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, les peines seront celles de la réclusion de quinze à vingt ans ou de vingt ans à trente ans, si les violences ou les menaces ont causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave. L'alinéa 2 de l'article 34 précité prévoit que les mêmes peines seront appliquées si les coupables ont soumis des personnes à des tortures corporelles. Si les violences ou les menaces exercées sans intention de donner la mort, l'ont pourtant causée, les coupables seront condamnés selon la distinction établie par l'article 33⁽³⁷⁾, à la réclusion de vingt à trente ans ou à la réclusion à perpétuité⁽³⁸⁾. En d'autres termes, il s'agit de peines criminelles.

18. La répression distincte d'un acte préparatoire a également été prévue: conformément à l'article 36 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, le meurtre commis pour faciliter le crime prévu à l'article 33 sera puni de la réclusion à perpétuité.

19. Signalons ensuite que les peines prévues par les articles 33 et 36 seront appliquées lors même que la consommation du crime aura été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des coupables⁽³⁹⁾. Il ne sera toutefois prononcé aucune peine

⁽³⁷⁾ C'est-à-dire selon qu'ils sont ou non officiers ou chefs du complot.

⁽³⁸⁾ Article 35 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

⁽³⁹⁾ Article 37 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés notamment aux articles 32 et 33, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se seront retirés au premier avertissement du capitaine ou d'un officier⁽⁴⁰⁾.

20. Bien entendu, il convient de se référer ici avant tout à la disposition prévue à l'article 68 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime. Conformément à cet article, tout capitaine qui aura commis des actes de piraterie sera puni de la réclusion de quinze ans à vingt ans alors que les personnes embarquées coupables des mêmes faits seront punies de la réclusion de dix ans à quinze ans. Si, dans les deux cas, il y a eu homicide involontaire, la peine sera la réclusion de vingt ans à trente ans, alors que s'il y a eu homicide volontaire, les coupables seront punis de réclusion à perpétuité. Il est donc clair que la piraterie est réprimée sévèrement. Du reste, l'article 69 de la même loi punit de la réclusion à perpétuité le capitaine qui aura volontairement livré son navire aux pirates et ses complices seront punis de la peine immédiatement inférieure. Seront punis de la même peine les hommes d'équipage qui, contre le gré du capitaine, auront livré le navire aux pirates. Enfin, l'article 70 de la même loi dispose que tout propriétaire ou armateur d'un navire belge qui, sans commission de l'autorité compétente, l'aura armé ou laissé armer en course ou en guerre sera puni de la réclusion de cinq ans à dix ans alors que sera puni d'un emprisonnement de trois ans à cinq ans, tout homme d'équipage qui, sciemment, aura prêté ses services à un navire illégalement armé en course ou en guerre. Ce sont sans doute ces dispositions qui entreront tout d'abord en ligne de compte en cas de piraterie.

21. Il convient d'encore signaler l'article 44, § 1er de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime qui punit quiconque se trouve sans le consentement préalable du capitaine ou de son remplaçant ou de la personne responsable du navire, à bord d'un navire belge ou, dans les eaux belges, à bord d'un navire étranger, pour autant que dans ce dernier cas l'embarquement ou le débarquement ait eu lieu dans ces eaux.

⁽⁴⁰⁾ Article 38, alinéa 1er, de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime. Notons que l'alinéa 2 de l'article 38 précité ajoute que dans le cas des articles 29, 32 et 33, les actes de résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard aux circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

22. Bref, il ressort de cet aperçu qu'en droit belge, dans la période aussi qui a précédé la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, les actes de piraterie en mer sont en principe passibles de poursuites pénales. Il y a lieu de souligner toutefois qu'en vertu de l'article 3, alinéa 1er de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage d'un navire belge de commerce ou de pêche ou reçues à bord en vue d'effectuer le voyage sont assujetties aux dispositions dudit code. Par dérogation, conformément à l'article 3, alinéa 6 de la loi précitée, les peines prévues aux articles 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 45bis, § 4, 46, § 3, 47, 57, 60 et 61, s'appliquent à toute personne coupable d'avoir commis les infractions qui y sont visées. Il faut dès lors en conclure que parmi les dispositions précitées de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, seule l'infraction visée à l'article 33 s'appliquerait en tant que telle aux tiers, en d'autres mots, à des personnes qui ne sont pas inscrites au rôle d'équipage d'un navire belge de commerce ou de pêche ou qui n'ont pas été reçues à bord en vue d'effectuer le voyage. Autrement dit, seule l'infraction visée à l'article 33 semble pouvoir ainsi être éventuellement appliquée à des auteurs non belges, mais non les autres cas d'application de l'article 33 dans les circonstances explicitées aux articles 34 à 37 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime. De même, l'article 68 qui, ainsi qu'on l'a vu, punit le capitaine qui aura commis des actes de piraterie, ne peut s'appliquer, en vertu de l'article 3 de la même loi, qu'à l'égard de personnes inscrites au rôle d'équipage d'un navire belge de commerce⁽⁴¹⁾. Bien entendu, cette problématique ne peut être étudiée indépendamment des dispositions de droit belge régissant la compétence juridictionnelle, qui sont également prévues par la loi du 5 juin 1928 portant révision du

⁽⁴¹⁾ Cf. E. DAVID, "Greenpeace: des pirates!", BTIR 1989, (295) 299 et les références indiquées. Voir cependant Cass. 12 novembre 1968 (Bull. et Pas. 1969, I, 261; A.C. 1969, 275). Cet arrêt décide que le pilote coupable d'une infraction visée à l'article 52 ou à l'article 53 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime est, en vertu de l'article 54, passible des peines prévues auxdits articles 52 et 53 même si, au moment de l'infraction, il pilotait un navire étranger. L'arrêt relève notamment que le premier alinéa de l'article 3 de la loi du 5 juin 1928 établit le principe que les personnes inscrites au rôle d'équipage d'un navire belge de commerce ou de pêche, ou reçues à bord en vue d'effectuer le voyage, sont assujetties aux dispositions de cette loi, que le dernier alinéa de cet article énonce des dérogations à ce principe mais que ces dérogations ne sont pas les seules.

Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, outre celles du Titre préliminaire du Code de procédure, lues en combinaison avec les dispositions des conventions internationales⁽⁴²⁾.

23. S'il y a prise d'otages, l'article 347bis du Code pénal peut aussi entrer en jeu. Cette disposition peut certes s'appliquer dans le cadre de la piraterie, mais elle ne se limite évidemment pas à ce cadre. Conformément à l'article 347bis, § 1er du Code pénal, constituent une prise d'otages l'arrestation, la détention ou l'enlèvement de personnes pour répondre de l'exécution d'un ordre ou d'une condition, tel que préparer ou faciliter l'exécution d'un crime ou d'un délit, favoriser la fuite, l'évasion, obtenir la libération ou assurer l'impunité des auteurs ou des complices d'un crime ou d'un délit. Par ailleurs, il n'est pas non plus exclu que les dispositions pénales en matière de formation de bandes et d'organisations criminelles entrent en jeu si les conditions prévues aux articles 322 à 324 du Code pénal ainsi qu'aux articles 324bis et suivants sont remplies.

24. En plus, l'article 406 du Code pénal peut éventuellement s'appliquer lui aussi aux pirates. Conformément à l'alinéa 1er de cet article, sera puni de la réclusion de cinq ans à dix ans celui qui aura méchamment entravé la circulation ferroviaire, routière, fluviale ou maritime par toute action portant atteinte aux voies de communication, aux ouvrages d'art ou au matériel, ou par toute autre action de nature à rendre dangereux la circulation ou l'usage des moyens de transport ou à provoquer des accidents à l'occasion de leur usage ou de leur circulation. Indépendamment des cas visés à l'alinéa précédent, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à mille francs, celui qui aura méchamment entravé la circulation ferroviaire, routière, fluviale ou maritime, par tout objet constituant obstacle de nature à empêcher la circulation ou l'usage des moyens de transport⁽⁴³⁾.

25. Dans un souci d'exhaustivité, signalons encore la disposition prévue à l'article 521 du Code pénal également susceptible de s'avérer pertinente en matière d'actes de piraterie maritime. Conformément à l'alinéa 1er de cette disposition, quiconque aura, en dehors des

⁽⁴²⁾ Voir également *infra*, n^{os} 26 s.

⁽⁴³⁾ Article 406, alinéa 2 du Code pénal.

cas visés⁽⁴⁴⁾ aux articles 510 à 520, détruit, par quelque moyen que ce soit, en tout ou en partie, notamment des navires ou bateaux, appartenant à autrui, sera puni de réclusion de cinq ans à dix ans. L'alinéa 2 de cet article prévoit qu'en cas de mise hors d'usage à dessein de nuire, la peine sera un emprisonnement de quinze jours à trois ans et une amende de cinquante francs à cinq cents francs.

26. Du reste, le législateur a fait le nécessaire pour rendre applicables dans notre pays les conventions internationales pour la lutte contre les actes, notamment, de terrorisme en mer. Il y a en effet la loi du 14 mars 2005 portant assentiment aux Actes internationaux suivants: 1° Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 2° Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1988⁽⁴⁵⁾. Cette loi a rendu applicables en Belgique - fût-ce sur le tard⁽⁴⁶⁾ - des instruments juridiques élaborés dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies⁽⁴⁷⁾. Ces deux instruments poursuivent un double objectif: d'une part, incriminer un certain nombre d'actes illicites commis intentionnellement contre la sécurité de la navigation maritime et contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental et, d'autre part, organiser la coopération judiciaire nécessaire pour punir de telles infractions sur le plan international, ce par le biais de l'extradition et de l'entraide judiciaire internationale⁽⁴⁸⁾. Ensuite, on a encore conclu dans le cadre de l'Organisation maritime internationale deux protocoles modifiant, d'une part⁽⁴⁹⁾, la Convention pour

⁽⁴⁴⁾ Il s'agit de l'incendie.

⁽⁴⁵⁾ MB 23 mai 2005.

⁽⁴⁶⁾ La Convention et le Protocole sont entrés en vigueur en Belgique le 10 juillet 2005. La signature des deux instruments juridiques par notre pays date du 9 mars 1989. Sur le plan international, les deux textes étaient déjà entrés en vigueur le 1er mars 1992.

⁽⁴⁷⁾ Voir: Exposé des motifs du projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants: 1° Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 2° Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1988, Doc. parl., Sén., 2004-05, n° 3-920/1, p. 2.

⁽⁴⁸⁾ Exposé des motifs du projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants: 1° Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 2° Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1998, Doc. parl., Sén., 2004-05, n° 3-920/1, p. 4.

⁽⁴⁹⁾ Il est ainsi inséré dans la Convention de Rome du 10 mars 1998 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime un article 3bis, qui prévoit qu'"a person commits an offence within the meaning of the Convention if that person unlawfully and intentionally:
- when the purpose of the act, by its nature or context, is to intimidate a population, or to compel a Government or an international organization to do or to abstain from any act: uses against or on a ship or discharging from a ship any explosive, radioactive material or BCN (biological, chemical,

la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et, d'autre part, le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental. Ces protocoles du 14 octobre 2005 ne sont toutefois pas encore entrés en vigueur.

27. La Convention s'applique aux navires⁽⁵⁰⁾; en vertu de son article 1er, "navire" désigne un bâtiment de mer, de quelque type que ce soit, qui n'est pas attaché en permanence au fond de la mer et englobe les engins à portance dynamique, les engins submersibles et tous les autres engins flottants. Toutefois, en vertu de son article 2, la Convention ne s'applique pas aux navires appartenant à un Etat ou exploités par un Etat lorsqu'ils sont utilisés comme navires de guerre auxiliaires ou à des fins de police, ou aux navires qui ont été retirés de la navigation ou désarmés. En outre, aucune disposition de la Convention ne porte atteinte aux immunités dont jouissent les navires de guerre et les autres navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales. La Convention a donc manifestement pour but de s'appliquer à la navigation commerciale, par ailleurs clairement visée par les actes de piraterie maritime au large des côtes d'Afrique de l'Est. Par souci d'exhaustivité, il convient de souligner que la Convention ne s'applique que si le navire navigue ou si, d'après son plan de route, il doit naviguer dans des eaux, à travers des eaux ou en

nuclear) weapon in a manner that causes or is likely to cause death or serious injury or damage; discharges, from a ship, oil, liquefied natural gas, or other hazardous or noxious substance, in such quantity or concentration that causes or is likely to cause death or serious injury or damage; uses a ship in a manner that causes death or serious injury or damage;

- transports on board a ship any explosive or radioactive material, knowing that it is intended to be used to cause, or in a threat to cause, death or serious injury or damage for the purpose of intimidating a population, or compelling a Government or an international organization to do or to abstain from doing any act;
- transports on board a ship any BCN weapon, knowing it to be a BCN weapon;
- any source material, special fissionable material, or equipment or material especially designed or prepared for the processing, use or production of special fissionable material, knowing that it is intended to be used in a nuclear explosive activity or in any other nuclear activity not under safeguards pursuant to an IAEA comprehensive safeguards agreement; and
- transports on board a ship any equipment, materials or software or related technology that significantly contributes to the design, manufacture or delivery of a BCN weapon, with the intention that it will be used for such purpose".

Pour plus de détails, voir notamment: P. GAUTIER, "Quelques observations sur le soi-disant caractère inadéquat du droit international face aux actes de criminalité en mer" in L. le HARDIJ de BEAULIEU (éd.), *Criminalité et trafics maritimes: des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2007, (51) 61-62; F. MARTINEAU et A. SALLIOU, "Défense et sécurité", *Annuaire du droit de la mer* 2005, Paris, Pedone, (493) 514-517; E. SOMERS, "Piraterie maritime et droit international" in L. le HARDIJ de BEAULIEU (éd.), *Criminalité et trafics maritimes: des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2007, (11) 26-27.

⁽⁵⁰⁾ Etant donné le sujet étudié, on laissera de côté le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental.

provenance d'eaux situées au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un seul Etat, ou des limites latérales de sa mer territoriale avec les Etats adjacents⁽⁵¹⁾. Le caractère international constitue par conséquent la notion clé du champ d'application de la Convention qui vise, d'une part, à réprimer certains faits et, d'autre part, à régler l'entraide judiciaire et l'extradition⁽⁵²⁾.

28. Outre l'obligation pour les Etats parties de prévoir pour un certain nombre d'infractions des peines appropriées, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime comprend notamment des règles en ce qui concerne la compétence des tribunaux nationaux, l'extradition et l'entraide judiciaire internationale. En effet, conformément à l'article 5 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, tout Etat partie réprime les infractions prévues à l'article 3 par des peines appropriées qui prennent en considération la nature grave de ces infractions.

29. L'article 3 précité dispose en son alinéa 1er que commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement:

- a) s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence; ou
- b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou
- c) détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou
- d) place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer au navire ou à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de

⁽⁵¹⁾ Art. 4.1 de la Convention. Dans les cas où la Convention n'est pas applicable conformément à l'article 4.1, ses dispositions sont toutefois applicables, en vertu de l'article 4.2, si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat Partie autre que l'Etat visé au paragraphe 1er.

⁽⁵²⁾ Exposé des motifs du projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants: 1° Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 2° Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1998, Doc. parl., Sén. 2004-05, n° 3-920/1, p. 6.

nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou

e) détruit ou endommage gravement des installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire; ou

f) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire; ou

g) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux alinéas a) à f), que celle-ci ait été commise ou tentée.

L'article 3, alinéa 2 de la Convention dispose ensuite que commet également une infraction pénale toute personne qui:

a) tente de commettre l'une des infractions prévues au paragraphe 1;

b) incite une autre personne à commettre l'une des infractions prévues au paragraphe 1, si l'infraction est effectivement commise, ou est de toute autre manière le complice de la personne qui commet une telle infraction; ou

c) menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux alinéas b), c) et e) du paragraphe 1, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire en question, ladite menace étant ou non assortie, selon la législation nationale, d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.

30. L'article 2 du Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental établit de son côté un certain nombre d'infractions relativement comparables à celles prévues à l'article 3 de la Convention. Eu égard au fait qu'il n'entend s'appliquer qu'à l'égard des plate-formes fixes, soit une installation ou un ouvrage attaché en permanence au fond de la mer aux fins de l'exploration ou de l'exploitation de ressources ou à d'autres fins économiques, je n'examinerai pas le Protocole.

31. Dans son avis du 25 juin 2003, la section de législation du Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'il y avait lieu d'adapter la législation belge sur certains points afin de la rendre conforme aux exigences de la Convention et du Protocole. Ainsi, le Conseil d'Etat a fait remarquer que l'article 328 du Code pénal a une portée plus limitée que l'article 3, paragraphe 1, f), dans la mesure où ledit article 328 dispose seulement que⁽⁵³⁾: *"Quiconque aura, soit verbalement, soit par écrit anonyme ou signé, sciemment donné une fausse information concernant l'existence d'un danger d'attentat contre les personnes ou les propriétés, est punissable d'une peine criminelle"*. Le gouvernement a toutefois estimé que l'incrimination des conséquences de la communication d'une fausse information et le recours à la tentative punissable suffisaient pour se conformer à la Convention et qu'il n'était dès lors pas nécessaire de modifier l'article 328 du Code pénal⁽⁵⁴⁾. Il faut ajouter que la répression des infractions prévues par la loi du 5 juin 1928 relative au code pénal et disciplinaire pour la marine marchande et par le Code pénal permettent en effet de *"rencontrer les objectifs de la convention. La loi du 19 décembre 2003 comble en fait les lacunes que le Conseil d'Etat avait constatées. Il n'était donc plus nécessaire de modifier l'article 328 du Code pénal"*⁽⁵⁵⁾. C'est ce que dit aussi explicitement l'exposé des motifs, dont il ressort en effet que le gouvernement était d'avis que les incriminations des conséquences d'une telle communication et le recours à la tentative punissable suffisaient pour se conformer à la Convention. *"Parmi les conséquences visées ci-dessus, on songe, par exemple, à la répression des infractions prévues notamment par la loi du 5 juin 1928 portant révision du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande: incendie ou destruction, mise hors d'usage ou abandon de matériel de bord. On peut également citer les crimes et délits contre les personnes (chapitre Ier, du titre VIII, du livre II, du Code pénal): assassinat, meurtre, coups et blessures, torture, traitement inhumain ou dégradant, ... ainsi que les crimes et délits contre les biens (titre IX, du livre*

⁽⁵³⁾ Voir l'avis dans Doc. parl., Sén. 2004-05, n° 3-920/1, p. 33.

⁽⁵⁴⁾ Voir: Rapport fait au nom de la Commission des relations extérieures et de la défense par M. Chevalier sur le projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants: 1° Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 2° Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1998, Doc. parl., Sén., 2004-05, n° 3-920/2, p. 3.

⁽⁵⁵⁾ Rapport fait au nom de la Commission des relations extérieures et de la défense par M. Chevalier sur le projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants: 1° Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 2° Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1998, Doc. parl., Sén. 2004-05, n° 3-920/2, p. 3.

La loi du 19 décembre 2003 vise celle concernant les infractions terroristes, MB 29 décembre 2003.

II, du Code pénal). En d'autres termes, notre arsenal pénal est suffisant pour couvrir les exigences de la Convention" (⁵⁶).

32. Pourtant, le Conseil d'Etat fit encore observer que la Convention et le Protocole incriminent la tentative de commettre les infractions qu'ils prévoient, alors qu'en droit belge, la tentative n'est pas toujours punissable. "Tel est le cas, par exemple, des délits prévus par le chapitre premier du titre VIII du Livre II du Code pénal pour lesquels le législateur n'a pas prévu expressément la tentative, de l'article 521, alinéa 2, du Code pénal et des articles 14 et 15 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime" (⁵⁷). Le gouvernement observa toutefois à cet égard qu'il s'agit d'exemples relativement mineurs ne nécessitant pas une modification spécifique du Code pénal et qu'en outre, la loi du 19 décembre 2003 relative aux infractions terroristes comble les lacunes citées dans la mesure où cette loi couvre la menace de commettre des infractions terroristes (⁵⁸). Abstraction faite de ces quelques infractions mineures citées à titre d'exemple par le Conseil d'Etat dans son avis, on peut dès lors conclure que le droit belge assure, par les dispositions précitées, l'incrimination d'actes telle que la prévoit la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. La piraterie maritime est ainsi passible de poursuites pénales en droit belge, même si toutes ses dispositions ne peuvent pas être appliquées à tout un chacun, à l'instar par exemple de l'article 68 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

§ 2. - L'incrimination en Belgique des actes de piraterie maritime en vertu de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime.

33. Ainsi qu'il a déjà été souligné, la législation belge vient d'être adaptée à la suite de l'adoption d'une loi

(⁵⁶) Exposé des motifs du projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants: 1° Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 2° Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1998, Doc. parl., Sén. 2004-05, n° 3-920/1, p. 5.

(⁵⁷) Voir l'avis dans Doc. parl., Sén. 2004-05, n° 3-920/1, p. 33.

(⁵⁸) Exposé des motifs du projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants: 1° Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 2° Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1998, Doc. parl., Sén. 2004-05, n° 3-920/1, p. 6.

visant spécifiquement à punir la piraterie maritime. En effet, la loi du 30 décembre 2009 relative à la piraterie maritime⁽⁵⁹⁾ vise non seulement à donner à la participation de la marine belge à l'opération ATALANTA⁽⁶⁰⁾ une base légale solide, mais également à combler la lacune qui consistait dans le fait qu'il n'existait pas d'instrument législatif adéquat permettant à la Marine belge de lutter efficacement contre la piraterie maritime⁽⁶¹⁾. Telle est la raison pour laquelle cette loi contient des définitions des navires et groupes de pirates, crée une nouvelle incrimination de piraterie maritime assortie de peines appropriées, donne compétence aux navires de guerre ou aux équipes de protection militaire belge embarquées sur des navires civils afin de prévenir et réprimer les actes de piraterie⁽⁶²⁾. En même temps que la loi précitée relative à la lutte contre la piraterie maritime, on a également adopté la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire⁽⁶³⁾. Cette loi a pour objet de résoudre les aspects de procédure pénale posés par les spécificités de la lutte contre la piraterie maritime et de créer une compétence extra-territoriale des juridictions belges lorsque les faits se sont produits contre un navire belge ou lorsque des pirates ont été appréhendés par un navire de guerre belge ou par des militaires belges faisant par exemple partie d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil⁽⁶⁴⁾.

34. Soulignons à ce propos que cette nouvelle législation n'altère en rien les dispositions pénales citées au § 1^{er}. La loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime constitue en effet une base légale pour lutter contre la piraterie maritime mais son champ d'application est - on l'a vu - limité aux navires de commerce ou de pêche battant pavillon belge. Ne sont donc pas susceptibles d'être poursuivis en Belgique, sur la base de la loi du 5 juin 1928, les actes de piraterie commis contre des navires de plaisance ou des navires de guerre belges, ou encore des navires ne battant pas

⁽⁵⁹⁾ M.B., 14 janvier 2010.

⁽⁶⁰⁾ Voir *supra*, n^{os} 1 et 2.

⁽⁶¹⁾ Voir Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 4-5.

⁽⁶²⁾ Voir Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 4-5.

⁽⁶³⁾ M.B., 14 janvier 2010.

⁽⁶⁴⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, doc 52 2215/001, p. 4.

pavillon belge⁽⁶⁵⁾. Bref, les dispositions pénales susmentionnées demeurent applicables, mais la loi du 30 décembre 2009 relative à la piraterie maritime prévoit des incriminations spécifiques en matière de piraterie qui, à la différence du régime de la loi du 5 juin 1928, ne sont pas limitées aux navires de commerce ou de pêche battant pavillon belge. Le cas échéant, les incriminations prévues par cette nouvelle législation ne s'appliqueront, bien entendu, qu'à des faits survenus après son entrée en vigueur, soit après le 14 janvier 2010.

35. Pour ce qui est de l'application de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, un certain nombre de notions font en premier lieu l'objet d'une définition. Ainsi, conformément à l'article 2 de cette loi, il y a lieu d'entendre par :

1° piraterie: les actes de piraterie maritime constitutifs d'une des infractions définies à l'article 3;

2° navire pirate: le navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement se servent ou entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 3. Il en est de même du navire qui a servi à commettre de tels actes tant qu'il demeure sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables;

3° groupe de pirates: l'association de plus de deux personnes, établie dans le temps, qui agit de façon concertée en vue de commettre une infraction de piraterie visée à l'article 3;

4° navire belge: navire battant pavillon belge.

La définition de groupe de pirates se base sur celle retenue à l'article 139 du Code pénal, qui instaure la notion de groupe terroriste⁽⁶⁶⁾. Pour qu'il y ait groupe de pirates, la réunion des éléments suivants est par conséquent nécessaire: un lien entre trois personnes minimum prenant la forme d'une association, qui ne doit pas absolument être très organisée, mais qui ne doit pas non plus avoir été constituée fortuitement, une action concertée et l'intention de commettre un ou plusieurs

⁽⁶⁵⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 5; Rapport Hamal sur le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/002, p. 4.

⁽⁶⁶⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 6.

actes de piraterie⁽⁶⁷⁾. Selon le ministre de la Justice, la condition en vertu de laquelle l'association doit être "établie dans le temps" ne doit pas faire l'objet d'une interprétation restrictive; ce laps de temps peut être très court⁽⁶⁸⁾.

36. L'article 3 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime détermine ensuite ce que l'on peut considérer comme infraction de piraterie. Conformément à l'article 3, § 1er, 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.

37. La définition de la piraterie donnée à l'article 3, § 1er de la loi du 30 décembre 2009 s'inspire des termes de l'article 101 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982⁽⁶⁹⁾. L'Exposé des motifs clarifie aussi les notions usitées: les termes 'actes illicites de violence' et 'détention' comprennent, par exemple, les coups et blessures ou la prise en otage d'un équipage tandis que

⁽⁶⁷⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 6.

⁽⁶⁸⁾ Voir Rapport Hamal sur le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/002, p. 15.

⁽⁶⁹⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 6. Comp. en droit français A.C. DUMOUCHEL, "Contenu et dernières avancées du projet de loi français de lutte contre la piraterie", Dr. marit. franç. décembre 2010-720, pp. 963, 964, 969 et 970; M. RECIO, "La France à l'abordage de la piraterie: la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer ou le renforcement de l'arsenal répressif", Droit pénal – Juris Classeur, n° 4 – avril 2011, p. 8 n° 8.

par déprédation, on vise tout dommage matériel causé au navire faisant l'objet des actes de piraterie. A la différence de la Convention de Montego Bay, il a été ajouté à l'article 3, § 1er, a) une référence à la "menace", pour couvrir tant les actes de violence que les actes de menace, tels que définis à l'article 483 du Code pénal⁽⁷⁰⁾. Dans la mesure où les termes de l'article 3, § 1er, a) se réfèrent seulement à "un navire privé agissant à des fins privées", ne sont pas visés les navires de guerre ou d'Etat ou encore les navires privés agissant pour le compte d'un Etat; ces derniers relèvent en effet du droit de la guerre sauf s'ils sont utilisés par l'équipage mutiné à des fins privées, en dehors de toute action d'un Etat⁽⁷¹⁾. Conformément aux b) et c) de l'article 3, § 1er, sont également incriminées la participation, la tentative et la préparation d'actes de piraterie, de manière à pouvoir couvrir les infractions commises en amont ou accessoires à un acte de piraterie⁽⁷²⁾. L'article 101 de la Convention de Montego Bay sert également de modèle au point b) de l'article 3, § 1er de la loi du 30 décembre 2009. Il a été souligné que, dans ce contexte, la notion de "participation" ne doit pas être entendue comme visant la participation au sens classique du droit pénal belge. *"Le juge, lorsqu'il se prononcera sur la peine, distinguera chaque comportement individuel en tenant compte de la gravité des actes commis"*⁽⁷³⁾. Quant au point c), il vise trois situations différentes. La tentative suppose un commencement d'exécution de l'infraction de piraterie, alors que l'acte préparatoire est uniquement destiné à produire l'infraction et ne suppose pas un tel commencement d'exécution. L'incitation à commettre l'infraction consiste en un appel à commettre un acte de piraterie⁽⁷⁴⁾.

38. En vertu de l'article 3, § 2, les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis au paragraphe 1er, 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. Il s'agit d'une disposition directement inspirée de l'article 102 de la Convention de

⁽⁷⁰⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 7.

⁽⁷¹⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 7.

⁽⁷²⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 7.

⁽⁷³⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 7.

⁽⁷⁴⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 7-8.

Montego Bay⁽⁷⁵⁾ qui prévoit en effet 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.

Le troisième paragraphe de l'article 3 dispose, enfin, que les actes visés aux paragraphes 1er et 2, commis dans un espace maritime autre que la haute mer, sont assimilés à des actes de piraterie tels que définis aux paragraphes 1er et 2, dans la mesure prévue par le droit international.

Cette disposition du paragraphe 3 est très importante. On vise ainsi notamment les faits assimilables à des actes de piraterie et commis dans un espace maritime autre que la haute mer et que le droit international qualifie par un vocable différent, tels que par exemple des vols à main armée⁽⁷⁶⁾. Tel est le cas - l'Exposé des motifs le précise⁽⁷⁷⁾ - de plusieurs résolutions du Conseil de Sécurité des Nations Unies qui condamnent tant les actes de piraterie que les vols à main armée commis en haute mer et dans les eaux territoriales somaliennes⁽⁷⁸⁾. La disposition prévue à l'article 3, § 3 de la loi du 30 décembre 2009 couvre l'hypothèse d'une décision du Conseil de Sécurité ou de l'accord de l'Etat côtier pour fonder une action coercitive ailleurs qu'en haute mer⁽⁷⁹⁾.

Mais il y a plus. Ce paragraphe 3 est, selon moi, je l'ai déjà souligné⁽⁸⁰⁾, une formule heureuse et importante. En effet, non seulement, comme je viens de le dire, il fait application notamment des Résolutions combinées du Conseil de sécurité des Nations Unies 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1897 (2009) et 1950 (2010) 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

⁽⁷⁵⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 8.

⁽⁷⁶⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 8.

⁽⁷⁷⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 8.

⁽⁷⁸⁾ Voir aussi supra, n° 7.

⁽⁷⁹⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 8.

⁽⁸⁰⁾ Voir supra, n° 10 et la note 25.

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".

39. On observe encore que, conformément à l'article 6 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal, sans exception du Chapitre VII et de l'article 85, sont applicables à ces infractions. Cela signifie que les dispositions relatives à la participation punissable et aux circonstances atténuantes des délits du Code pénal sont également applicables aux infractions prévues par la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime.

40. L'article 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime instaure des peines applicables aux personnes qui se seront rendues coupables d'actes de piraterie définis à l'article 3 de cette loi. Conformément à l'article 4, § 1er, toute personne qui commet une infraction de piraterie visée à l'article 3, § 1er, a) ou b) sera punie de la réclusion de dix ans à quinze ans. Il s'agit des mêmes peines que celles prévues aux articles 68 et 33 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime. La tentative, l'acte préparatoire, ou l'acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes susmentionnés ou commis dans l'intention de les faciliter, visés à l'article 3, § 1er, c), sont punis d'une peine de cinq à dix ans de réclusion. Cette échelle des peines est calquée sur l'article 80 du Code pénal qui prévoit qu'en cas de circonstances atténuantes, la peine de réclusion de dix à quinze ans est remplacée par la réclusion de cinq à dix ans⁽⁸¹⁾. C'est également conforme à l'article 52 du Code pénal en vertu duquel la tentative de crime est punie de la peine immédiatement inférieure à celle du crime même⁽⁸²⁾.

⁽⁸¹⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 8.

⁽⁸²⁾ Voir C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht en strafprocesrecht*, Anvers, Maklu, 2009, 368.

41. L'article 4, § 2, alinéa 1^{er} dispose que toute personne qui participe à une activité d'un groupe de pirates, y compris par la fourniture d'informations ou de moyens matériels au groupe de pirates, ou par toute forme de financement d'une activité du groupe de pirates, en ayant connaissance que cette participation contribue à commettre une infraction de piraterie, sera punie de la réclusion de cinq ans à dix ans. Conformément à l'article 4, § 2, alinéa 2, tout dirigeant du groupe de pirates sera puni de la réclusion de quinze ans à vingt ans. Ces deux dispositions s'inspirent de l'article 140, § 1^{er} et § 2 du Code pénal concernant les infractions terroristes. Pour que le comportement du participant visé à l'article 4, § 2, alinéa 1^{er} soit punissable, il est requis qu'il sache que sa participation contribue à la commission d'un crime de piraterie commis par le groupe. *"Il peut s'agir, par exemple, de la fourniture de moyens logistiques (bateau rapide, moyens de télécommunications...).* La forme que prennent ces contributions ou leur caractère occasionnel ou systématique n'entrent pas en ligne de compte. La contribution aux activités d'un groupe de pirates est considérée comme un fait grave, même si l'auteur n'est pas directement lié à la perpétration de l'acte de piraterie lui-même"⁽⁸³⁾. Quiconque intervient comme intermédiaire, par exemple finance sous une forme ou une autre une activité d'un groupe de pirates, est punissable en vertu de l'article 4, § 2, alinéa 1^{er}, à la condition que cet intermédiaire ait connaissance du fait que sa participation contribue à commettre un acte de piraterie⁽⁸⁴⁾. La disposition de l'article 4, § 2, alinéa 2 concerne par contre les personnes qui assument les principales responsabilités au sein du groupe⁽⁸⁵⁾.

42. L'article 4, § 3 instaure un système d'aggravation de la peine en fonction des conséquences de l'acte de piraterie sur la personne à l'instar de l'article 68 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime. Cette disposition légale se fonde sur l'article 473 du Code pénal qui prévoit en effet l'aggravation de la peine de base prévue pour le vol commis à l'aide de violence ou menaces s'il en résulte une maladie paraissant incurable, ou une incapacité permanente physique ou psychique ou encore la perte

⁽⁸³⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 9.

⁽⁸⁴⁾ Rapport Hamal sur le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/002, p. 17.

⁽⁸⁵⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 9.

complète de l'usage d'un organe, ou une mutilation grave⁽⁸⁶⁾. En effet, les infractions visées au paragraphe 1^{er} de l'article 4 sont punies de la réclusion de quinze ans à vingt ans si la violence, la menace, la détention ou la déprédation ont causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente physique ou psychique, soit la perte complète de l'usage d'un organe, soit une mutilation grave. La même peine sera appliquée si les pirates ont soumis les personnes se trouvant à bord à des actes visés à l'article 417ter, alinéa premier, du Code pénal. L'article 4, § 3, alinéa 3 punit d'autre part les infractions visées au paragraphe 1^{er} de la réclusion de vingt ans à trente ans si la violence, la menace, la détention ou la déprédation, exercées sans intention de donner la mort, l'ont pourtant causée; conformément à l'alinéa 4, la peine est la réclusion à perpétuité si un meurtre ou un assassinat a été commis. L'alinéa 5 de l'article 4, § 3 dispose enfin que les infractions visées au paragraphe premier, seront punies de la réclusion de quinze ans à vingt ans si une atteinte grave a été portée à la sécurité de la navigation ou à la protection de l'environnement. Cette disposition concerne - à l'instar des législations britannique et néerlandaise - l'hypothèse d'une atteinte grave causée par des pirates à la sécurité de la navigation, par exemple en naviguant de nuit tous feux éteints ou en heurtant un navire lors d'une course poursuite; la mise en péril de l'environnement est visée par cette disposition, à la condition que l'atteinte à l'environnement revête une certaine gravité, par exemple parce qu'on allège le navire en vidant ses réservoirs de combustible ou en se débarrassant d'autres cargaisons toxiques dans la mer lors d'une course poursuite⁽⁸⁷⁾. Enfin, l'article 4, § 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime prévoit encore que, à l'exception des peines prévues par le paragraphe 1^{er}, alinéa 2 (tentative, acte préparatoire, acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes susmentionnés ou commis dans l'intention de les faciliter) et le paragraphe 2 (participation à une activité d'un groupe de pirates), les peines seront appliquées lors même que la consommation du crime aura été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des auteurs. Soulignons ici le parallélisme avec l'article 37 précité de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code

⁽⁸⁶⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 9-10.

⁽⁸⁷⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc. 52 2214/001, p. 10.

disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

43. Il sied enfin de signaler ici qu'en vertu de l'article 7 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, l'article 137, § 2, 6° du Code pénal est complété. Par conséquent, les actes de piraterie visés à l'article 3 de cette loi peuvent être considérés, aux conditions visées au paragraphe 1er de l'article 137 du Code pénal, comme une infraction terroriste. Cela signifie que non seulement le fait de s'emparer d'un navire par fraude, violence ou menaces envers le capitaine, visé à l'article 33 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, peut être qualifié d'infraction terroriste, mais également les infractions prévues par la nouvelle loi du 30 décembre 2009. La question qu'on peut toutefois se poser à cet égard est celle de savoir si cela n'est pas en contradiction avec l'article 3, § 1er, a) de cette loi qui dispose en effet qu'est un acte de piraterie l'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". Si on devait comprendre la notion d'infraction terroriste comme la Cour de cassation semble le faire dans l'arrêt du 19 décembre 1986⁽⁸⁸⁾, voilà qui serait tout à fait contraire à l'une des conditions requises pour qu'on puisse parler d'une infraction terroriste: que ladite infraction terroriste ait été commise intentionnellement dans le but d'intimider gravement une population ou de contraindre indûment des pouvoirs publics ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte, ou de gravement déstabiliser ou détruire les structures fondamentales politiques, constitutionnelles, économiques ou sociales d'un pays ou d'une organisation internationale. En effet, en posant comme condition que, pour être qualifiés de piraterie, les actes qu'il énumère doivent être commis pour des buts personnels, l'article 15.1 de la Convention de Genève du 29 avril 1958, annonciatrice de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, entend exclure de cette qualification les actes qui ont été commis pour des buts politiques en faveur ou au préjudice d'un Etat ou d'un régime étatique⁽⁸⁹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Cass., 19 décembre 1986, R.G. 5146, Pas., 1987, n° 246.

⁽⁸⁹⁾ Voir J.F. LECLERCQ, "La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies", Dr. marit. franç., Décembre 2010-720, pp. 951 s. (extraits); Pas. 2010; "De strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert en het fundamenteel recht van de Verenigde Naties", A.C. 2010; R.W. 2010-11, pp. 1026 s., n°s 15, 16 et 17.

§ 3. - La possibilité de poursuivre et de réprimer en Belgique les actes de piraterie maritime jusqu'à la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime.

44. La Convention de Rome du 10 mars 1998 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime contient également des règles importantes pour l'exercice de l'action publique contre les auteurs d'actes de piraterie maritime. Conformément à l'article 6.1 de la Convention, tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 3 quand l'infraction est commise:

- a) à l'encontre ou à bord d'un navire battant, au moment de la perpétration de l'infraction, le pavillon de cet Etat; ou
- b) sur le territoire de cet Etat, y compris sa mer territoriale;
- c) par un ressortissant de cet Etat.

Conformément à l'article 6.2, un Etat Partie peut également établir sa compétence aux fins de connaître de l'une quelconque de ces infractions:

- a) lorsqu'elle est commise par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans cet Etat; ou
- b) lorsque, au cours de sa perpétration, un ressortissant de cet Etat est retenu, menacé, blessé ou tué; ou
- c) lorsqu'elle est commise dans le but de contraindre cet Etat à accomplir un acte quelconque ou à s'en abstenir.

L'article 6.2 prévoit donc une extension facultative de la compétence alors que les articles 6.1 et 6.4 prévoient son extension obligatoire⁽⁹⁰⁾. Le quatrième paragraphe de l'article 6 exige en effet que tout Etat Partie prenne les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 3 dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se

⁽⁹⁰⁾ Exposé des motifs du projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants: 1° Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 2° Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1998, Doc. parl., Sén. 2004-05, n° 3-920/1, p. 6-7. Voir D. MOMTAZ, "Les infractions liées aux activités maritimes" in H. ASCENSIO, E. DECAUX et A. PELLET (eds.), *Droit international pénal*, Paris, Pedone, 2000, (511) 516.

trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas vers l'un quelconque des Etats Parties qui ont établi leur compétence conformément aux paragraphes 1 et 2 de cet article. Il s'agit ici d'une application du principe *aut dedere, aut judicare* explicité à l'article 10 de la Convention⁽⁹¹⁾. Conformément à l'article 10.1 de la Convention, l'Etat Partie sur le territoire duquel l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert est tenu, dans les cas où l'article 6 s'applique, s'il ne l'extrade pas, de soumettre l'affaire, sans retard et sans aucune exception, que l'infraction ait été ou non commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale selon une procédure conforme à la législation de cet Etat. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute autre infraction de caractère grave conformément aux lois de cet Etat. L'Etat Partie qui n'extrade pas a alors pour seule obligation de soumettre l'affaire à ses instances compétentes afin qu'elles puissent exercer les poursuites pénales⁽⁹²⁾.

45. Avant l'entrée en vigueur de cette convention dans notre pays, le droit belge s'était déjà conformé aux obligations définies aux paragraphes 1er et 4 du présent article grâce à la loi du 18 juillet 2001 (*MB* 1er septembre 2001) portant modification de l'article 12bis du Titre préliminaire du Code de procédure pénale⁽⁹³⁾. Cette loi du 18 juillet 2001 a remplacé l'article 12bis du Titre préliminaire du Code de procédure pénale comme suit: "*Les juridictions belges sont compétentes pour connaître des infractions commises hors du territoire du Royaume et visées par une convention internationale liant la Belgique, lorsque cette convention lui impose, de quelque manière que ce soit, de soumettre l'affaire à ses autorités compétentes pour l'exercice des poursuites*". Cette disposition permettait de ne plus devoir adapter la législation chaque fois que la Belgique devenait partie à un traité international contenant des obligations sur le plan des poursuites ou prévoyant l'obligation d'étendre la juridiction des tribunaux répressifs belges. A défaut, il aurait fallu systématiquement compléter le Titre

⁽⁹¹⁾ Voir D. MOMTAZ, "Les infractions liées aux activités maritimes" in H. ASCENSIO, E. DECAUX et A. PELLET (éds.), *Droit international pénal*, Paris, Pedone, 2000, (511) 516.

⁽⁹²⁾ Exposé des motifs du projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants: 1° Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 2° Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1998, Doc. parl., Sén. 2004-05, n° 3-920/1, p. 9.

⁽⁹³⁾ Voir en ce sens: Exposé des motifs du projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants: 1° Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 2° Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1998, Doc. parl., Sén. 2004-05, n° 3-920/1, p. 7.

préliminaire du Code de procédure pénale par une disposition conférant une compétence extra-territoriale aux juridictions belges lorsque la Belgique adhère à un nouveau traité imposant semblable obligation⁽⁹⁴⁾. En effet, "*L'existence d'une disposition à caractère général présente l'avantage de la souplesse et elle permet de faire l'économie d'une nouvelle disposition en droit interne lors de chaque ratification d'une convention introduisant un nouveau chef de compétence universelle obligatoire*"⁽⁹⁵⁾.

46. Par la suite, l'article 12bis du Titre préliminaire du Code de procédure pénale a encore fait l'objet d'une révision, mais sans qu'il soit porté atteinte à la portée de la disposition précitée; le texte actuel de l'article 12bis du Titre préliminaire du Code de procédure pénale reste en effet conforme à l'article 6 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. En effet, l'actuel article 12bis prévoit à l'alinéa 1^{er} que, hormis les cas visés aux articles 6 à 11 (du Titre préliminaire du Code de procédure pénale), les juridictions belges sont compétentes pour connaître des infractions commises hors du territoire du Royaume et visées par une règle de droit international conventionnelle ou coutumière ou une règle de droit dérivé de l'Union européenne liant la Belgique, lorsque cette règle lui impose, de quelque manière que ce soit, de soumettre l'affaire à ses autorités compétentes pour l'exercice des poursuites. Un filtre a toutefois été prévu pour les poursuites: les poursuites, en ce compris l'instruction, ne peuvent en effet être engagées qu'à la requête du procureur fédéral qui apprécie les plaintes éventuelles. S'il est donc saisi d'une plainte, le procureur fédéral requiert le juge d'instruction d'instruire cette plainte, sauf si: 1° la plainte est manifestement non fondée; ou 2° les faits relevés dans la plainte ne correspondent pas à une qualification des infractions visées au livre II, titre Ibis, du Code pénal ou à toute autre infraction internationale incriminée par un traité liant la Belgique; ou 3° une action publique recevable ne peut résulter de cette plainte; ou 4° des circonstances concrètes de l'affaire, il ressort que, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice et dans le respect des obligations internationales de la

⁽⁹⁴⁾ H.D. BOSLY, D. VANDERMEERSCH et M.A. BEERNAERT, *Droit de la procédure pénale*, Bruges, la Charte, 2008, 103; C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht, strafprocesrecht & internationaal strafrecht*, Anvers, Maklu, 2006, 1238; C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht & strafprocesrecht*, Anvers, Maklu, 2009, 177.

⁽⁹⁵⁾ D. VANDERMEERSCH, "La compétence universelle en droit belge" in UNION BELGO-LUXEMBOURGEOISE DE DROIT PÉNAL (éd.), *Poursuites pénales et extraterritorialité*, Bruges, la Charte, 2002, (39) 45.

Belgique, cette affaire devrait être portée soit devant les juridictions internationales, soit devant la juridiction du lieu où les faits ont été commis, soit devant la juridiction de l'Etat dont l'auteur est ressortissant ou celle du lieu où il peut être trouvé, et pour autant que cette juridiction présente les qualités d'indépendance, d'impartialité et d'équité, tel que cela peut notamment ressortir des engagements internationaux pertinents liant la Belgique et cet Etat. Dans les cas visés aux points 1°, 2° et 3°, c'est la chambre des mises en accusation de Bruxelles qui doit finalement décider de désigner ou non un juge d'instruction, arrêt contre lequel un pourvoi en cassation peut être formé par le procureur fédéral. S'il est fait application du point 4° et que le procureur fédéral procède au classement sans suite de l'affaire, cette décision n'est susceptible d'aucun recours.

47. Concrètement, les dispositions régissant la compétence juridictionnelle prévues par la Convention de Rome - en particulier son article 6.1 - impliquent que les poursuites sont possibles en Belgique:

- si un navire battant pavillon belge est victime d'une infraction visée à l'article 3 de la Convention⁽⁹⁶⁾ ou si l'une de ces infractions est commise à bord d'un navire battant pavillon belge⁽⁹⁷⁾;
- si une infraction visée à l'article 3 de la Convention est commise sur le territoire belge, y compris sa mer territoriale⁽⁹⁸⁾; dans ce cas, il n'est manifestement pas exclu que le navire batte également pavillon étranger;
- si une infraction visée à l'article 3 de la convention est commise par un ressortissant de l'Etat belge⁽⁹⁹⁾; dans ce cas, il n'est manifestement pas exclu que ce navire batte également pavillon belge;
- si on se trouve dans le cas suivant: les poursuites sont également possibles en Belgique ainsi que le prévoit l'article 6.4 de la Convention à l'égard d'une infraction visée à l'article 3 de la Convention dans la mesure où l'auteur présumé se trouve sur le territoire belge et où la Belgique ne livre pas cet auteur présumé à un Etat partie qui a établi sa compétence aux fins de connaître de l'infraction visée.

⁽⁹⁶⁾ En particulier l'article 3.1, a) à e).

⁽⁹⁷⁾ Ce qui correspond à l'hypothèse visée à l'article 6.1, a) de la Convention de Rome.

⁽⁹⁸⁾ Ce qui correspond à l'hypothèse visée à l'article 6.1, b) de la Convention de Rome.

⁽⁹⁹⁾ Ce qui correspond à l'hypothèse visée à l'article 6.1, c) de la Convention de Rome.

48. Un certain nombre de ces dispositions régissant la compétence juridictionnelle existaient déjà en droit belge avant l'entrée en vigueur dans notre pays de la Convention de Rome de 1988. En effet, hormis les dispositions générales du Titre préliminaire du Code de procédure pénale, la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime contient elle aussi des dispositions concernant la compétence juridictionnelle en matière d'infractions maritimes. Conformément à l'article 73, alinéa 1er, de cette loi, les infractions commises à bord d'un navire belge sont réputées commises sur le territoire du royaume. C'est donc là un cas d'application du principe de territorialité⁽¹⁰⁰⁾. L'alinéa 2 dudit article dispose que pourra être poursuivi en Belgique tout capitaine ou homme d'équipage d'un navire belge qui hors du territoire du royaume se sera rendu coupable des infractions prévues par cette loi. L'alinéa 3 dispose à son tour que pourra de même être poursuivi en Belgique, tout Belge ou tout étranger qui hors du territoire du royaume se sera rendu coupable des infractions prévues par les articles 23, 32, 33, 43, 44 et 45, 45bis et 46 de cette loi. Enfin, il est prévu à l'alinéa 4 de l'article 73 que les poursuites visées par cet article pourront avoir lieu, même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire du royaume. Il n'est dès lors pas surprenant qu'avant l'entrée en vigueur de la Convention de Rome de 1988, le principe était déjà que: *"Des actes de violence commis en haute mer depuis un navire contre un autre navire, ne sauraient dès lors donner lieu à répression en Belgique que dans l'un des trois cas suivants: soit le navire agresseur bat pavillon belge; soit les auteurs des violences sont des Belges, éventuellement aidé par des complices étrangers; soit les actes ont été commis à bord d'un navire belge"*⁽¹⁰¹⁾.

49. Les dispositions précitées de la Convention de Rome de 1988 en matière de compétence juridictionnelle indiquent clairement que cette Convention se fonde sur le principe de l'exercice des poursuites pénales en droit

⁽¹⁰⁰⁾ C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht & strafprocesrecht*, Anvers, Maklu, 2009, 165.

⁽¹⁰¹⁾ G. STARKLE, "Piraterie en haute mer et compétence pénale internationale. A propos de l'arrêt de la cour d'appel d'Anvers du 19 juillet 1985", *RDP* 1987, (735) 751. Dans le premier cas, il est renvoyé à l'article 68 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime qui, ainsi qu'on l'a vu, punit les actes de piraterie à l'égard des navires belges de commerce (lu, plus précisément, en combinaison avec l'art. 3 de la même loi); dans le deuxième cas, il est renvoyé aux articles 7 et 11 du Titre préliminaire du Code de procédure pénale et, dans le troisième cas, à l'article 73 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime dont l'alinéa 1er prévoit que les infractions commises à bord d'un navire belge sont réputées commises sur le territoire du royaume.

maritime international par les Etats eux-mêmes⁽¹⁰²⁾. C'est également vrai pour la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982⁽¹⁰³⁾, qui remplace l'ancienne Convention sur la haute mer adoptée à Genève le 29 avril 1958⁽¹⁰⁴⁾. Cette Convention de Montego Bay confère aux Etats le droit d'établir leur compétence universelle sans en faire une obligation. En effet, je rappelle que, conformément à l'article 105 de la Convention de Montego Bay, tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction⁽¹⁰⁵⁾ d'aucun Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord, et les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi. En d'autres termes, contrairement à l'article 6 de la Convention de Rome qui, ainsi qu'on l'a vu, prévoit l'obligation pour l'Etat d'établir sa compétence, non pas sur une base universelle, mais uniquement à l'égard de certains cas, à savoir en cas d'actes illicites contre ses propres navires, lorsque les actes sont commis sur son propre territoire ou commis par ou contre ses propres ressortissants⁽¹⁰⁶⁾, l'article 105 de la Convention de Montego Bay ne contient pas l'obligation pour les parties d'établir leur compétence mais seulement le droit de le faire⁽¹⁰⁷⁾ et cette compétence peut être validée sur le plan international. De ce fait, l'article 105 précité de la Convention de Montego Bay risque toutefois de demeurer en quelque sorte vide de sens si les Etats parties n'ont pas établi leur compétence universelle en la matière, ainsi qu'il leur est loisible de le faire en vertu de

⁽¹⁰²⁾ G.J. KNOOPS, "The War on Piracy: rechtspolitieke dilemma's en oplossingen", *NJB* 2009, 1273.

⁽¹⁰³⁾ *MB* 16 septembre 1999.

⁽¹⁰⁴⁾ Voir en particulier l'article 311.1 de la Convention de Montego Bay.

⁽¹⁰⁵⁾ La notion de juridiction doit ici être comprise dans son sens le plus large et signifie la plénitude de juridiction en toute matière: administrative, sociale, judiciaire, etc. Elle ne se borne donc pas à la fonction juridictionnelle. Voir: I. CLINCK, "Zeeroof in publiek en privaat recht", *TBH* 1986, (663) 666. Voir aussi J.F. LECLERCQ, "La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies", *Dr. marit. franç.*, Décembre 2010-720, pp. 951 s. (extraits); *Pas.* 2010; "De strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert en het fundamenteel recht van de Verenigde Naties", *A.C.* 2010; *R.W.* 2010-11, pp. 1026 s., n° 16.

⁽¹⁰⁶⁾ G.J. KNOOPS, "The War on Piracy: rechtspolitieke dilemma's en oplossingen", *NJB* 2009, (1273) 1274.

⁽¹⁰⁷⁾ G.J. KNOOPS, "The War on Piracy: rechtspolitieke dilemma's en oplossingen", *NJB* 2009, (1273) 1274; T. TREVES, "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia", *European Journal of International Law* 2009, (399) 402. Voir D. GUILFOYLE, "Piracy off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts", *ICLQ* 2008, (690) 693.

cette même disposition. En effet, même si un Etat⁽¹⁰⁸⁾ saisit en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, un navire pirate ou un navire aux mains de pirates et appréhende les personnes se trouvant à bord, il ne pourra pas leur infliger de peines s'il n'a pas établi sa compétence aux fins de connaître de ces infractions. Effectivement, il n'est pas exclu qu'il se présente, dans un cas pareil - et pour autant qu'un navire de commerce batte pavillon d'un autre Etat partie à la Convention de Rome de 1988 -, une possibilité d'extradition au sens de l'article 11 de la Convention de Rome de 1988. Il n'est dès lors guère surprenant qu'il ait été précisé - fût-ce eu égard aux dispositions similaires de la Convention de Genève, annonciatrice de la Convention de Montego Bay - que ces dispositions conventionnelles "*autorisent l'exercice par les Etats d'une compétence spéciale, mais elles n'y obligent pas, la preuve en étant qu'elles ne déterminent pas les sanctions à prendre: 'every state is entitled, but not bound, to assume jurisdiction over pirates iure gentium...'*"⁽¹⁰⁹⁾. D'autres auteurs soulignent également que cette disposition "*does not thus impose on the state any obligation to prosecute and punish the offenders and dispose of the properties*"⁽¹¹⁰⁾.

50. Enfin, il sied encore de ne pas oublier les dispositions du droit fondamental des Nations Unies, examinées dans mon Discours de rentrée du 1^{er} septembre 2010⁽¹¹¹⁾.

§ 4. - La possibilité de poursuivre et de réprimer en Belgique les actes de piraterie maritime après la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire.

51. Conformément à l'article 3, § 1er de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie

⁽¹⁰⁸⁾ Conformément à l'article 107 de la Convention de Montego Bay, 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.

⁽¹⁰⁹⁾ G. STARKLE, "Piraterie en haute mer et compétence pénale internationale. A propos de l'arrêt de la Cour d'appel d'Anvers du 19 juillet 1985", *RDP* 1987, (735) 746.

⁽¹¹⁰⁾ J.L. JESUS, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, (363) 374-375.

⁽¹¹¹⁾ Voir J.F. LECLERCQ, "La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies", *Dr. marit. franç.*, Décembre 2010-720, pp. 951 s. (extraits); *Pas*. 2010; "De strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert en het fundamenteel recht van de Verenigde Naties", *A.C.* 2010; *R.W.* 2010-11, pp. 1026 s.

maritime et modifiant le Code judiciaire, les infractions de piraterie visées aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la piraterie maritime, commises à bord d'un navire belge sont réputées commises sur le territoire du Royaume. Sont ainsi couverts tant les faits commis à bord d'un navire belge que ceux commis depuis la coque du navire, tels que par exemple, les actes effectués depuis une échelle accrochée contre la coque du navire⁽¹¹²⁾. Cette disposition reflète le principe de territorialité qui, à l'égard des navires, signifie que les infractions commises à bord d'un navire belge sont réputées avoir été commises sur le territoire de l'Etat dont il bat pavillon, du moins si ce navire se trouve en haute mer⁽¹¹³⁾ ou dans la zone économique exclusive. L'article 3, § 2 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire instaure deux cas de compétence extra-territoriale. Conformément au paragraphe 2, le procureur fédéral est en effet compétent pour poursuivre en Belgique toute personne qui, hors du territoire du Royaume, se sera rendue coupable de l'infraction de piraterie visée aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime lorsque les faits se sont produits contre un navire belge ou lorsque les suspects ont été appréhendés par des militaires belges. En vertu du paragraphe 3, les poursuites visées au paragraphe 2 pourront avoir lieu, même si la personne n'est pas trouvée sur le territoire du Royaume⁽¹¹⁴⁾.

52. Le paragraphe 4 de l'article 3 contient également un "filtre" en matière de poursuites par le procureur fédéral. Le procureur fédéral juge en effet de l'opportunité des poursuites, compte tenu des circonstances concrètes de l'affaire. Ainsi, pour autant que cette juridiction présente des qualités d'indépendance, d'impartialité et d'équité, comme cela peut notamment ressortir des engagements internationaux pertinents liant la Belgique et l'Etat de cette juridiction, le procureur fédéral peut décider que, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice et dans le respect des obligations internationales de la Belgique, cette affaire devrait être portée:

⁽¹¹²⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2215/001, p. 8.

⁽¹¹³⁾ Voir C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht & strafprocesrecht*, Anvers, Maklu, 2009, 146.

⁽¹¹⁴⁾ Ce qui constitue une exception au principe de l'article 12 du titre préliminaire du Code de procédure pénale. Voir: Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2215/001, p. 9.

- soit devant la juridiction de l'Etat du pavillon du navire contre lequel les faits ont été commis;
- soit devant la juridiction de l'Etat dont l'auteur est ressortissant ou du lieu où il peut être trouvé;
- soit devant la juridiction d'un Etat tiers et ce dès lors que les conditions de ce transfert ont été arrêtées avec cet Etat d'une manière conforme au droit international applicable.

La décision du procureur fédéral est prise avant la saisine du juge d'instruction pour la délivrance d'un mandat d'arrêt provisoire; il n'y a donc saisine du juge d'instruction que lorsque les poursuites sont exercées en Belgique⁽¹¹⁵⁾. Ce quatrième paragraphe et sa procédure de "filtre" trouve donc son fondement et son inspiration dans l'article 12bis, alinéa 3, 4° du Titre préliminaire du Code de procédure pénale⁽¹¹⁶⁾. Il apparaît tout de suite que la poursuite et le jugement en Belgique d'auteurs d'actes de piraterie ne devrait donc avoir lieu qu'à titre exceptionnel et subsidiaire, lorsque des intérêts belges sont touchés; toutefois, si le renvoi devant d'autres juridictions n'apparaît guère possible en vertu de l'article 3, § 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, les poursuites sont possibles en Belgique⁽¹¹⁷⁾. Tout comme dans le cas de l'article 12bis, alinéa 3, 4° du Titre préliminaire du Code de procédure pénale, la décision du procureur fédéral de saisir les juridictions belges de l'affaire ne peut faire l'objet d'un recours.

53. Enfin, eu égard à ce filtre, il est également prévu au cinquième paragraphe de l'article 3 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire que les constitutions de partie civile ne sont recevables qu'après la décision du procureur fédéral d'exercer l'action publique et le sixième paragraphe du même article dispose que les juridictions de Bruxelles sont exclusivement compétentes pour connaître des infractions visées aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime. Il est en effet logique d'exclure la recevabilité des

⁽¹¹⁵⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2215/001, p. 9.

⁽¹¹⁶⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2215/001, p. 9.

⁽¹¹⁷⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2215/001, p. 10.

constitutions de parties civiles aussi longtemps que le procureur fédéral n'a pas exercé son pouvoir d'appréciation⁽¹¹⁸⁾. Mais dès le moment où il y a des victimes belges, le procureur fédéral décidera sans aucun doute de poursuivre en Belgique⁽¹¹⁹⁾.

54. Cette disposition ne prévoit pas une véritable compétence universelle, mais une compétence extra-territoriale dans deux cas présentant un lien avec la Belgique; on crée ainsi une forme de compétence personnelle passive dans les cas où des navires belges sont atteints par des actes de piraterie ou lorsque des militaires belges ont appréhendé des pirates⁽¹²⁰⁾. L'établissement de cette compétence extra-territoriale est conforme aux articles 100 à 105 de la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 de Montego Bay⁽¹²¹⁾. En outre, même dans ces deux cas présentant un lien avec la Belgique, les poursuites en Belgique dépendront d'une décision du procureur fédéral⁽¹²²⁾.

§ 5. - Compétences des militaires belges pour prévenir ou faire cesser des actes de piraterie ainsi qu'en matière de privation de liberté de pirates en vertu des lois du 30 décembre 2009.

55. Les deux lois du 30 décembre 2009 confèrent également aux militaires belges certaines compétences pour intervenir afin de prévenir ou de faire cesser des actes de piraterie de même qu'en matière de privation de liberté. Eu égard au chef de compétence extra-territoriale qui vient d'être évoqué, fondé sur le fait que les suspects ont été appréhendés par des militaires belges⁽¹²³⁾, le législateur était également tenu d'adopter des dispositions sur ces points. Ainsi, l'article 5, § 1er de la loi du 30 décembre 2009 relative à la piraterie maritime prévoit que, sans préjudice des pouvoirs des

⁽¹¹⁸⁾ Rapport Hamal sur le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/002, p. 10.

⁽¹¹⁹⁾ Rapport Hamal sur le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/002, p. 14.

⁽¹²⁰⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2215/001, p. 8.

⁽¹²¹⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2215/001, p. 8. Voir aussi supra, la note 111.

⁽¹²²⁾ Rapport Van Parys sur le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Sénat, S.O. 2009-2010, n° 4-1562/3, p. 3.

⁽¹²³⁾ Voir article 3, § 2, in fine de la Loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire.

officiers de police judiciaire, les commandants⁽¹²⁴⁾ des navires de guerre belges ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, sont habilités à prendre toute mesure de prévention, de contrôle et de coercition en vue de prévenir ou de faire cesser des actes de piraterie visés aux articles 3 et 4. L'article 5, § 2 formule ensuite les différentes actions qu'ils peuvent entreprendre. Ils peuvent ainsi:

- accompagner individuellement ou en convoi des navires;
- rechercher les infractions de piraterie et les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire;
- visiter en tout temps les navires qui sont l'objet d'actes de piraterie ainsi que ceux qui sont suspectés de participer à ou de se préparer à participer à de tels actes. A cette fin, ils peuvent exiger la présentation de tous les documents de bord et de toutes les pièces justificatives et les vérifier. Si les soupçons subsistent, ils peuvent pénétrer dans tous les locaux et lieux quelconques à bord;
- embarquer une équipe de protection militaire belge sur un navire civil;
- saisir⁽¹²⁵⁾ un navire pirate, ou un navire capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, ainsi que les biens se trouvant à bord;
- saisir tous les documents et tout ce qui pourra servir à la manifestation de la vérité à bord d'un navire pirate⁽¹²⁶⁾.

56. En vertu de l'article 5, § 3, lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant du navire visé au paragraphe 1er peut ordonner le déroutement du navire suspecté, avec des

⁽¹²⁴⁾ Par l'expression "commandant", on vise aussi bien le commandant que les personnes qui sont sous son autorité. Voir: Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/001, p. 11.

⁽¹²⁵⁾ Uniquement à titre conservatoire, ces saisies étant effectuées en attendant que les tribunaux compétents statuent quant au sort à réserver à ces navires et biens. Voir: Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc. 52 2214/001, p.11. Voir aussi P.A. JANSSENS, "La Belgique en passe de juger son premier (préssumé) pirate: état d'une législation pionnière en matière de piraterie maritime", Droit européen des transports, N° 2-2011, pp. 122 et 123.

⁽¹²⁶⁾ Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc. 52 2214/001, p. 11.

motifs suffisants, d'une infraction de piraterie vers la position ou le port approprié. Ce déroutement se réalise aux frais et risques des personnes qui ont la maîtrise du navire dérouté. Pendant le transit consécutif à la décision de déroutement, le commandant peut prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

57. En dernière instance, l'usage de la force est finalement également possible. En effet, l'article 5, § 4 de la loi précitée dispose que dans les cas visés par le présent article, si les personnes qui ont la maîtrise effective du navire suspecté de commettre ou d'être l'objet d'une infraction de piraterie refusent expressément ou de fait d'en admettre la visite ou le déroutement, le commandant du navire visé au paragraphe 1er peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force⁽¹²⁷⁾. L'Exposé des motifs précise en tout cas à cet égard que la force ne sera utilisée qu'en stricte conformité avec les règles d'engagement, de manière discriminée, proportionnée et avec gradation, conformément aux principes du droit international humanitaire et en stricte conformité avec le droit national belge.

58. Conformément à l'article 2, § 1er de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, la personne prise en flagrant délit de piraterie au sens des articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime ou à l'égard de laquelle il existe des indices sérieux de culpabilité relatifs à une telle infraction pourra être privée de liberté soit sur l'initiative du commandant d'un navire visé à l'article 5, § 1er, de la loi précitée, soit sur l'initiative du commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil; le commandant dresse un procès-verbal avec indication détaillée des circonstances dans lesquelles la privation de liberté s'est effectuée,

⁽¹²⁷⁾ Texte tel qu'il a été adopté par l'Assemblée plénière de la Chambre, la disposition de l'article 5, § 4 parue au *Moniteur belge* ne semblant pas correcte, du moins en néerlandais. Voir Parl. St. Kamer, GZ 2009-2010, doc 52 2214/004. Le texte néerlandais de l'article 5, § 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime paru au *Moniteur belge* du 14 janvier 2010 est en effet rédigé comme suit: "*In de in dit artikel bedoelde gevallen, indien de personen die het daadwerkelijke bevel van het schip hebben, dat ervan verdacht wordt gebruik te worden voor het plegen van een misdrijf moet zij of het voorwerp ervan te zijn, het aan boord laten komen of de koerswijziging uitdrukkelijk of feitelijk weigeren, kan de commandant van het in paragraaf 1 bedoelde schip, na waarschuwingen, overgaan tot dwangmaatregelen tegen dit schip daaronder begrepen, indien nodig, het gebruik van geweld*".

y compris l'heure précise de celle-ci. Le commandant informe sur-le-champ, par les moyens de communication les plus rapides, le procureur fédéral de la privation de liberté et exécute les ordres donnés par ce magistrat en ce qui concerne tant la privation de liberté que les devoirs à exécuter⁽¹²⁸⁾. La privation de liberté ne peut en aucun cas dépasser vingt-quatre heures. La privation de liberté doit être confirmée dans les vingt-quatre heures par le procureur fédéral. A défaut, l'intéressé est remis en liberté. La décision du procureur fédéral est immédiatement communiquée à l'intéressé par le commandant⁽¹²⁹⁾. En vertu du paragraphe 4 de l'article 2, le commandant doit alors dresser procès-verbal de la privation de liberté. Ce procès-verbal mentionne l'heure précise de la privation de liberté, la décision du procureur fédéral quant à cette privation de liberté ainsi que l'heure précise de la communication à l'intéressé de la décision du procureur fédéral.

59. Si le procureur fédéral estime qu'une personne privée de liberté pour des actes de piraterie devrait être placée sous mandat d'arrêt⁽¹³⁰⁾, il requiert le juge d'instruction qui peut décerner un mandat d'arrêt provisoire. Le mandat d'arrêt provisoire doit être décerné dans les vingt-quatre heures de la privation de liberté initiale et est valable jusqu'à vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et au maximum un mois. L'audition de la personne privée de liberté peut se faire par des moyens radio, téléphoniques, audiovisuels ou d'autres moyens techniques qui permettent une transmission directe de la voix entre le juge d'instruction et le suspect tout en garantissant la confidentialité de leurs échanges⁽¹³¹⁾. A cet égard, on sera attentif à la jurisprudence SALDUZ. La présence d'un avocat à côté du juge d'instruction ne serait-elle pas une mesure prudente même si on considère à bon droit que la seule question posée par la

⁽¹²⁸⁾ Voir article 2, § 2, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire. Par ces devoirs à exécuter éventuellement, on vise les mesures visant à la récolte et à la conservation de preuves de l'infraction. Voir Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2215/001, p. 5.

⁽¹²⁹⁾ Voir article 2, § 3, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire.

⁽¹³⁰⁾ Dans cette hypothèse, le procureur fédéral a décidé d'exercer les poursuites en Belgique et estimé que le pirate privé de liberté doit être placé sous mandat d'arrêt. Voir Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2215/001, p. 5.

⁽¹³¹⁾ Comp. l'article 6, § 2, alinéa 4, de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive. Voir aussi P.A. JANSSENS, "La Belgique en passe de juger son premier (préssumé) pirate: état d'une législation pionnière en matière de piraterie maritime", Droit européen des transports, N° 2-2011, pp. 125 et 126.

jurisprudence précitée est la condamnation du suspect sur la base des seules déclarations autoaccusatrices de ce suspect à un policier ou à un juge d'instruction hors la présence d'un avocat?

Si l'audition de la personne privée de liberté est impossible en raison de circonstances exceptionnelles, le juge d'instruction doit alors auditionner les personnes qui sont en mesure d'exposer les charges pesant contre cette personne. Tous les éléments visés dans ce paragraphe, y compris les éventuelles circonstances exceptionnelles ayant rendu l'audition de l'intéressé impossible, sont relatés au procès-verbal d'audition. L'intéressé est immédiatement informé de la décision du juge d'instruction par le commandant et une copie du mandat d'arrêt provisoire lui est délivrée dès que possible. Le commandant consigne dans un procès-verbal l'heure précise à laquelle l'intéressé a été informé de la décision du juge d'instruction ainsi que l'heure précise à laquelle la copie du mandat d'arrêt provisoire lui a été délivrée⁽¹³²⁾. Le ministre de la Justice a souligné que le procès-verbal doit indiquer l'heure locale⁽¹³³⁾.

60. Dans l'hypothèse où les poursuites sont exercées en Belgique, l'inculpé sera transféré en Belgique aussi rapidement que les circonstances le permettent. Dans les vingt-quatre heures de son arrivée sur le territoire du Royaume, il sera présenté physiquement au juge d'instruction et interrogé. Le juge d'instruction vérifie si les délais de vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et d'un mois maximum visés à l'article 2, paragraphe 5, alinéa 1er, ont été respectés. A défaut d'audition dans les vingt-quatre heures ou en cas de non-respect des délais visés au paragraphe 5, alinéa 1er, l'inculpé est remis en liberté. Si le juge d'instruction estime que la détention doit être maintenue, il délivre mandat d'arrêt conformément à l'article 16 de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive⁽¹³⁴⁾.

61. L'Exposé des motifs précise que la saisine du juge d'instruction prévue à l'article 2, § 5 de la loi du 30

⁽¹³²⁾ Voir article 2, § 5, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire. Dans son dernier alinéa, cet article a manifestement – du moins en néerlandais – été rédigé à la légère. Comp. *supra*, note 27.

⁽¹³³⁾ Rapport Hamal sur le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/002, p. 20.

⁽¹³⁴⁾ Voir article 2, § 6, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire.

décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire est conforme à l'interprétation donnée par la C.E.D.H. à l'article 5 Conv.D.H. dans les arrêts Medvedyev et Rigopoulos⁽¹³⁵⁾. Il a par ailleurs été également souligné que la disposition prévue à l'article 2 de cette loi ne s'applique que dans le cas de poursuites en Belgique; dans le cas où les poursuites ne sont pas exercées en Belgique et que la personne appréhendée par les militaires belges doit être transférée aux autorités d'un autre Etat, c'est le droit de l'Etat qui va engager les poursuites qui s'applique, auquel cas les règles prévues à l'article 2 ne s'appliquent donc pas⁽¹³⁶⁾. Si une personne était toutefois transférée en Belgique, mais que les poursuites sont abandonnées à son encontre ou que son mandat d'arrêt a expiré, la législation relative au droit des étrangers lui est intégralement applicable; un ordre de quitter le territoire pourra donc lui être adressé⁽¹³⁷⁾.

62. Le régime du mandat d'arrêt provisoire prévu par l'article 2 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire est calqué sur celui existant en matière d'extradition. *"En cas d'urgence, des règles spécifiques (en l'occurrence, l'article 5 de la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions), se situant en dehors du champ d'application de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, sont appliquées. Le mandat d'arrêt provisoire en matière extraditionnelle est valable quarante jours, selon l'article 5, alinéa 2 de la loi du 15 mars 1874. Le même mandat d'arrêt provisoire, lorsqu'il s'agit d'une demande de remise émanant de la Cour pénale internationale, est valable trois mois selon l'article 92 du Statut de la Cour pénale internationale et l'article 15 de la loi du 29 mars 2004 concernant la coopération avec la Cour pénale internationale. Il est à souligner que le mandat d'arrêt provisoire délivré à l'encontre d'une personne suspectée d'actes de piraterie n'est valable que le temps nécessaire à l'acheminement de cette personne sur le territoire belge et au maximum un mois. Lorsque l'acheminement est achevé, le mandat*

⁽¹³⁵⁾ Voir aussi à propos de ces arrêts *infra*, n° 72.

⁽¹³⁶⁾ Rapport Hamal sur le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/002, p. 21.

⁽¹³⁷⁾ Rapport Hamal sur le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et le Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2214/002, p. 21-22.

d'arrêt est valable jusqu'à vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu en Belgique" (¹³⁸).

Section 3. - Une diversité d'hypothèses.

§ 1^{er}. - Introduction.

63. Comme il a déjà été expliqué, il y a lieu de distinguer les actes de piraterie maritime qui sont commis "en haute mer", en dehors des zones sous "juridiction" nationale ou dans la "zone économique exclusive", des actes de brigandage apparentés à la piraterie maritime qui sont commis dans les eaux territoriales d'un Etat (¹³⁹).

En effet, en principe, la notion de "*piraterie implique que les actes incriminés sont commis en haute mer. Dès lors que les actes sont commis dans les eaux territoriales d'un Etat, il s'agit d'actes de brigandage. L'intervention relève alors de la souveraineté de l'Etat côtier*" (¹⁴⁰), à moins que des exceptions spécifiques aient été formulées. Il est dès lors essentiel d'instaurer une distinction entre les faits qui se produisent dans les eaux territoriales d'un Etat, en l'espèce la SOMALIE, et ceux qui ont lieu "en haute mer", en dehors des zones sous "juridiction" nationale ou dans la "zone économique exclusive", c'est-à-dire dans les eaux que je qualifierai pour la circonstance "les eaux non exclusivement territoriales d'un Etat" (¹⁴¹).

§ 2. - Les actes commis en haute mer, en dehors des zones sous juridiction nationale ou dans la zone économique exclusive.

64. Pour autant qu'une frégate belge opère dans les eaux non exclusivement territoriales d'un Etat, conformément aux articles 58, alinéa 2, 86, spécialement in fine, 100, 101 et 110, alinéa 1, point a, de la Convention de Montego Bay, elle peut arraisonner un navire étranger,

(¹³⁸) Exposé des motifs du Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, Doc. parl., Chambre, S.O. 2009-2010, doc 52 2215/001, p. 6.

(¹³⁹) Voir *supra*, n^{os} 10 et 38, la note 25 et la référence citée dans cette note.

(¹⁴⁰) F. MARTINEAU et A. SALLIOU, "Défense et sécurité", *Annuaire du droit de la mer* 2005, Paris, Pedone, (493) 496.

(¹⁴¹) Comp. F. DE CLIPPELE, "Vrijwaring van de scheepvaart. Ontzetting van schepen na bezetting door derden", *Eur. Vervoersr.* 1999, (597) 602; E. SOMERS, "Piraterie maritime et droit international" in L. LE HARDIJ DE BEAULIEU (ed.), *Criminalité et trafics maritimes: des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2007, (11) 18.

autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux articles 95 et 96 de cette Convention, si elle a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire se livre à la piraterie. Puisqu'il s'agit d'une exception au principe qu'en haute mer, c'est la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon qui s'applique, cette exception doit être interprétée de manière restrictive⁽¹⁴²⁾. Quoiqu'il en soit, dans ce cas, la frégate belge peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon et, à cette fin, elle peut dépêcher une embarcation, sous le commandement d'un officier, auprès du navire suspect. Si, après vérification des documents, les soupçons subsistent, elle peut poursuivre l'examen à bord du navire, en agissant avec tous les égards possibles⁽¹⁴³⁾. Dans un cas pareil, l'article 105 de la Convention de Montego Bay confère également à tout Etat le pouvoir d'appréhender les pirates. En effet, conformément à cette disposition, tout Etat peut, dans les eaux non exclusivement territoriales, saisir un navire (ou un aéronef pirate), ou un navire (ou un aéronef) capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Cette disposition conventionnelle octroie également aux Etats la possibilité d'établir leur compétence aux fins de connaître de ces faits de piraterie maritime⁽¹⁴⁴⁾. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi⁽¹⁴⁵⁾.

65. Jusqu'à l'entrée en vigueur des deux lois du 30 décembre 2009, la possibilité de punir des pirates en Belgique dans un cas pareil était subordonnée à une série de conditions spécifiques. En effet, il résulte de la lecture combinée des articles 3 et 6 de la Convention de Rome, d'une part, et de l'article 12*bis* du Titre préliminaire du Code de procédure pénale, d'autre part, que ces faits de piraterie maritime⁽¹⁴⁶⁾ – en particulier ceux qualifiés de tels au sens de l'article 3.1, a) à e) de la Convention de Rome – commis en haute mer ne pouvaient être punis en Belgique que s'ils avaient été

⁽¹⁴²⁾ Cf. E. SOMERS, *Scheepvaart op zee, Internationaalrechtelijke aspecten*, Bruxelles, Larcier, 2004, 150.

⁽¹⁴³⁾ Article 110.2 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982.

⁽¹⁴⁴⁾ Il s'agit là d'une possibilité et nullement d'une obligation. Pour plus de détails, voir aussi: E. SOMERS, "Piraterie maritime et droit international" in L. LE HARDIJ DE BEAULIEU (ed.), *Criminalité et trafics maritimes: des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2007, (11) 18-19.

⁽¹⁴⁵⁾ Article 105, in fine, de la Convention de Montego Bay.

⁽¹⁴⁶⁾ Hormis ceux spécifiquement visés dans les lois du 30 décembre 2009.

commis par un ressortissant belge⁽¹⁴⁷⁾ ou si l'auteur présumé se trouvait sur le territoire belge et que la Belgique ne livrait pas cet auteur présumé à un Etat partie qui avait établi sa compétence aux fins de connaître de l'infraction visée et que la victime était un navire battant pavillon étranger. La condition qui requiert que l'auteur présumé se trouve sur le territoire belge semble également remplie lorsque, conformément à l'article 105 de la Convention de Montego Bay, la frégate belge a procédé à l'arrestation de l'auteur (ou des auteurs) de la piraterie; en pareil cas en effet, on peut certes considérer ces auteurs comme des personnes se trouvant sur le territoire belge. Les navires belges de commerce peuvent être considérés comme territoire belge⁽¹⁴⁸⁾, a fortiori les navires militaires belges⁽¹⁴⁹⁾. Que, dans cette hypothèse, les pirates ne se trouvent pas de leur plein gré sur le territoire belge (fictif) ne fait pas obstacle au fait qu'ils se trouvent quand même sur le territoire belge au sens de la Convention de Rome⁽¹⁵⁰⁾.

66. En vertu de l'article 3, § 1er de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, les infractions de piraterie maritime ne sont pas uniquement passibles de poursuites pénales en droit belge, mais les poursuites peuvent également être exercées en Belgique en vertu de l'article 3, §§ 1 et 2 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire si ces infractions ont été commises à bord d'un navire belge ou lorsque les suspects ont été appréhendés par des militaires belges. Dans cette dernière hypothèse, il se peut que d'autres navires ne battant pas pavillon belge en aient été victimes et qu'il n'y ait pas du tout de victimes belges impliquées. Dans ces cas-là - à l'exception du cas où l'infraction est commise à bord d'un navire belge qui est réputée avoir été commise sur le territoire belge⁽¹⁵¹⁾ - seul le procureur fédéral

⁽¹⁴⁷⁾ Que le navire en question batte pavillon belge ou pavillon étranger.

⁽¹⁴⁸⁾ Voir également: B. SPRIET, "(Extra)territoriale werking van de Belgische strafwet, met enkele 'klassieke' extraterritoriale jurisdictiegronden uit de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering" in UNION BELGO-LUXEMBOURGEOISE DE DROIT PÉNAL (éd.), *Poursuites pénales et extraterritorialité*, Bruges, la Charte, 2002, (1) 7.

⁽¹⁴⁹⁾ Voir également: C. VAN DEN WYNGAERT, *Strafrecht, strafprocesrecht & internationaal strafrecht*, Anvers, Maklu, 2006, 1207: "Oorlogsschepen worden beschouwd als dragers van het imperium van de staat die zij vertegenwoordigen: daarom wordt het oorlogsschip dat zich in een buitenlandse haven bevindt beschouwd als een legerkorps op vreemd gebied en als dusdanig behandeld".

⁽¹⁵⁰⁾ Cf. G. POISSONNIER, "Les pirates de la Corne de l'Afrique et le droit français" D. 2008, (2097) 2098.

⁽¹⁵¹⁾ Voir article 3, § 1^{er}, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire.

pourra décider d'exercer les poursuites. Même si, dans ces cas-là, l'arrestation des pirates en haute mer, en dehors des zones sous juridiction nationale ou dans la zone économique exclusive, peut également se fonder sur les articles 105 et autres de la Convention de Montego Bay, l'article 2 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire confère aujourd'hui aussi cette compétence. En effet, sur la base de cette dernière disposition, la personne prise en flagrant délit de piraterie au sens des articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime ou à l'égard de laquelle il existe des indices sérieux de culpabilité relatifs à une telle infraction pourra être privée de liberté soit sur l'initiative du commandant d'un navire visé à l'article 5, § 1er, de la loi précitée, soit sur l'initiative du commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil.

§ 3. - Les actes commis dans les eaux territoriales d'un Etat autre que la Belgique, et plus particulièrement dans les eaux territoriales de la SOMALIE.

67. Comme on l'a vu, la Convention de Montego Bay prévoit uniquement la possibilité pour tout Etat d'appréhender des pirates dans les eaux non exclusivement territoriales, les tribunaux de cet Etat pouvant alors exercer des poursuites à leur encontre⁽¹⁵²⁾; une intervention sur le territoire d'un autre Etat ou dans ses eaux territoriales sans son accord n'est dès lors pas possible sur cette base⁽¹⁵³⁾. Mais il existe désormais à cet effet une base sur le plan international, à savoir les Résolutions combinées du Conseil de sécurité des Nations Unies 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1897 (2009) et 1950 (2010) qui autorisent une intervention dans les eaux territoriales de la SOMALIE aux conditions prévues par ces Résolutions.

Ces Résolutions adoptées sur la base du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies constituent une exception à

⁽¹⁵²⁾ Article 105 de la Convention de Montego Bay. Rappel: voir aussi les articles 58, alinéa 2, 86, spécialement in fine, 100, 101 et 110, alinéa 1, point a, de la Convention.

⁽¹⁵³⁾ Voir P. GAUTIER, "Quelques observations sur le soi-disant caractère inadapté du droit international face aux actes de criminalité en mer" in L. LE HARDIJ DE BEAULIEU (éd.), *Criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2007, (51) 53; G. POISSONNIER, "Les pirates de la Corne de l'Afrique et le droit français" D. 2008, (2007) 2099; E. SOMERS, "Piraterie maritime et droit international" in L. LE HARDIJ DE BEAULIEU (éd.), *Criminalité et trafics maritimes: des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2007, (11) 29.

la compétence exclusive de principe de l'Etat du pavillon⁽¹⁵⁴⁾. En réalité, on peut dire qu'à la suite de ces Résolutions, la compétence ainsi confiée à un Etat par l'article 105 de la Convention de Montego Bay est étendue à la mer territoriale somalienne⁽¹⁵⁵⁾.

68. Sur cette base et suivant les conditions spécifiées dans ces Résolutions, une frégate belge peut être autorisée à appréhender des pirates dans les eaux territoriales somaliennes; les Résolutions évoquent en effet l'utilisation de "tous moyens" nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer. La réponse à la question de savoir s'il est possible, dans ces cas-là, jusqu'à la nouvelle législation du 30 décembre 2009 de procéder aux poursuites en Belgique dépendait de certaines conditions. Il ne sera possible de le faire que si - eu égard à la lecture combinée des articles 3 et 6 de la Convention de Rome - les faits commis étaient dirigés contre un navire battant pavillon belge ou ont été commis à bord d'un navire battant pavillon belge ou si les faits ont été commis par un ressortissant belge⁽¹⁵⁶⁾ ou si l'auteur présumé se trouve sur le territoire belge et que la Belgique ne livrait pas cet auteur présumé à un Etat partie qui avait établi sa compétence aux fins de connaître de l'infraction visée et que la victime est un navire battant pavillon étranger. S'agissant de ce dernier point, on peut également considérer ici que la condition requérant que l'auteur présumé se trouve sur le territoire belge aura aussi sans doute été remplie eu égard à la compétence conférée à la suite des Résolutions précitées du Conseil de sécurité des Nations Unies pour procéder à une appréhension et en raison du fait que des navires de guerre belge peuvent être considérés comme un prolongement du territoire belge.

69. En vertu de l'article 3, § 3, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime qui dispose que les infractions visées dans les deux premiers paragraphes de cet article, commis dans un espace maritime autre que la haute mer, sont assimilés à

⁽¹⁵⁴⁾ Voir *supra*, n° 7; J.F. LECLERCQ, "La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des Nations Unies", *Dr. marit. franç.*, Décembre 2010-720, pp. 951 s. (extraits); *Pas.* 2010; "De strijd tegen de moderne piraterij die de scheepvaart belemmert en het fundamenteel recht van de Verenigde Naties", *A.C.* 2010; *R.W.* 2010-11, pp. 1026 s.; J.P.A. - R.H.A. Januari - Februari - Maart 2010, pp. 3 s., n°s 16 et 26 à 30; L. LE HARDIJ DE BEAULIEU, "Le terrorisme maritime" in L. LE HARDIJ DE BEAULIEU (éd.), *Criminalité et trafics maritimes: des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2007, (31) 45.

⁽¹⁵⁵⁾ T. TREVES, "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia", *European Journal of International Law* 2009, (399) 408.

⁽¹⁵⁶⁾ Que le navire en question batte pavillon belge ou pavillon étranger.

des actes de piraterie définis dans les deux premiers paragraphes, dans la mesure prévue par le droit international, les cas se produisant dans les eaux territoriales de la Somalie sont également visés pour autant qu'une intervention soit à cet égard autorisée en vertu des Résolutions du Conseil de Sécurité des Nations Unies. Ces résolutions peuvent être considérées comme le droit international dont il est question à l'article 3, § 3, de la loi précitée. Dans la mesure où, en vertu de ces Résolutions et des mesures européennes, une action coercitive d'un navire militaire belge aurait lieu dans les eaux territoriales de la Somalie à l'encontre d'une infraction de piraterie qui s'est déroulée dans les eaux territoriales, les poursuites sont possibles en Belgique en vertu de l'article 3 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire. Si un tel fait de piraterie maritime se produisait à bord d'un navire belge, les poursuites pourraient être exercées en Belgique en vertu de l'article 3, § 1er de cette dernière loi. Les poursuites pourront aussi être exercées sur décision du procureur fédéral si les faits se sont produits contre un navire belge ou si les suspects ont été appréhendés par des militaires belges⁽¹⁵⁷⁾.

§ 4. - Les actes commis sur le territoire d'un Etat autre que la Belgique, et plus particulièrement celui de la SOMALIE.

70. Pour mémoire, je signale aussi que par la Résolution 1851 (2008) du 16 décembre 2008, le Conseil de sécurité des Nations Unies a conféré aux Etats tiers ainsi qu'aux organisations régionales l'autorisation de prendre sur le territoire de la Somalie toutes mesures nécessaires aux fins de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, à condition que le Gouvernement fédéral somalien de transition ait informé le Secrétaire général de leur rôle dans la région et qu'ils agissent conformément aux normes applicables du droit international humanitaire et du droit international des droits de l'homme. Sur cette base et suivant les conditions spécifiées, des militaires belges peuvent être autorisés à appréhender des pirates sur le territoire somalien; la Résolution évoque en effet l'utilisation de "tous moyens nécessaires" pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée. Cette autorisation a été prolongée de douze mois par la Résolution 1897 (2009)

⁽¹⁵⁷⁾ Article 3, § 2, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire.

du 30 novembre 2009. La réponse à la question de savoir s'il était possible, dans ces cas-là, jusqu'à la loi du 30 décembre 2009, d'engager des poursuites en Belgique dépendait de certaines conditions. Il n'aurait été possible de le faire que si - eu égard à la lecture combinée des articles 3 et 6 de la Convention de Rome - les faits commis étaient dirigés contre un navire battant pavillon belge ou étaient commis à bord d'un navire battant pavillon belge ou si les faits étaient commis par un ressortissant belge⁽¹⁵⁸⁾ ou si l'auteur présumé se trouvait sur le territoire belge et que la Belgique ne livrait pas cet auteur présumé à un Etat partie qui avait établi sa compétence aux fins de connaître de l'infraction visée et que la victime était un navire battant pavillon étranger. S'agissant de ce dernier point, on peut également considérer ici que la condition requérant que l'auteur présumé se trouve sur le territoire belge aurait aussi sans doute été remplie eu égard à la compétence conférée à la suite de la Résolution 1851 (2008) du 16 décembre 2008 pour procéder à une appréhension, dès que les intéressés auraient été amenés à bord de la frégate belge et en raison du fait que des navires de guerre belges peuvent être considérés comme un prolongement du territoire belge.

71. Les lois du 30 décembre 2009 ne semblent pas avoir changé grand-chose. En effet, la compétence requise pour, le cas échéant, procéder à l'arrestation de pirates sur le territoire de la SOMALIE, peut se fonder sur les résolutions précitées du Conseil de Sécurité des Nations Unies. Dans la mesure où les intéressés se sont rendus coupables des infractions visées par les articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, les poursuites sont également possibles en Belgique; si les infractions ont été commises à bord d'un navire belge, ce sera le cas sur cette seule base, dans les autres hypothèses les poursuites pourront être exercées sur décision du procureur fédéral⁽¹⁵⁹⁾. D'ailleurs, une privation de liberté pourrait également se fonder dans ce cas sur l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire qui permet aussi, en effet, de priver de liberté les personnes à l'égard desquelles il existe des indices sérieux de culpabilité relatifs à une infraction visée aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, soit

⁽¹⁵⁸⁾ Que le navire en question batte pavillon belge ou pavillon étranger.

⁽¹⁵⁹⁾ Voir les articles 3, §§ 1 et 2, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire.

sur l'initiative du commandant d'un navire de guerre belge ou d'un autre navire belge portant des marques extérieures indiquant clairement qu'il est affecté à un service public, soit sur l'initiative du commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil.

§ 5. - Les difficultés liées à un jugement en BELGIQUE.

72. Indépendamment des possibilités susmentionnées d'un jugement en Belgique, il n'est pas exclu que, si une frégate belge prive des pirates de leur liberté, on incline à ne pas les juger dans notre pays; sans doute leur jugement au KENYA ou bien aux SEYCHELLES, conformément aux accords précités entre l'Union européenne et ces deux Etats, est-il préférable. Qui plus est, il se peut qu'un jugement au KENYA ou aux SEYCHELLES permette d'éviter que la Cour européenne des droits de l'homme ne rende des décisions semblables à celles rendues dans les affaires Rigopoulos du 12 janvier 1999⁽¹⁶⁰⁾ et Medvedyev du 10 juillet 2008⁽¹⁶¹⁾; ces affaires concernent en effet des cas dans lesquels des délinquants ont été capturés en mer et présentés devant un juge dans un Etat européen, non sans avoir pris part à un long périple en mer à bord du navire étranger. Dans ces affaires, la Cour européenne des droits de l'homme a en effet contrôlé la longue durée de la détention à l'aune de l'article 5 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. Même si,

⁽¹⁶⁰⁾ Cour eur. D.H. n° 37388/97, 12 janvier 1999, Rigopoulos c. Espagne. Dans cette affaire, la Cour européenne des droits de l'homme a conclu à l'irrecevabilité de la requête. Elle a en tout cas déclaré: "(...) the Court considers that, having regard to the wholly exceptional circumstances of the instant case, the time which elapsed between placing the applicant in detention and bringing him before the investigating judge cannot be said to have breached the requirement of promptness in paragraph 3 of Article 5".

⁽¹⁶¹⁾ Cour eur. D.H. n° 3394/03, 10 juillet 2008, Medvedyev c. France, *NJB* 2008, 2074. Dans cette affaire, les requérants faisaient partie de l'équipage d'un cargo à propos duquel les autorités françaises, dans le cadre de la participation de la France à la lutte contre le trafic international de stupéfiants, avaient appris qu'il transportait peut-être d'importantes quantités de drogue. Les autorités maritimes ont par conséquent procédé à son interception en haute mer au large des îles du Cap-Vert et le détournèrent ensuite sur le port de Brest en France. Les requérants prétendaient avoir été victimes d'une privation de liberté arbitraire du fait de leur détention sur le navire pendant 13 jours sous la surveillance de l'armée française, ensuite de leur garde à vue – durant deux jours pour les uns, trois jours pour les autres – à leur arrivée à Brest. Ils se fondaient sur l'article 5.1 de la Conv.DH pour dénoncer l'illégalité de leur privation de liberté, notamment eu égard au droit international. Ils se plaignaient également, du point de vue de l'article 5.3 de la Conv.DH, d'avoir dû attendre 15 à 16 jours avant d'être présentés à un magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires. La Cour eur. D.H. décide que les requérants ont été illégalement privés de leur liberté et qu'il y a eu violation de l'article 5.1 Conv.DH. Considérant que la durée de la privation de liberté subie par les requérants se trouve justifiée par des 'circonstances tout à fait exceptionnelles', notamment par l'inévitable délai d'acheminement du navire vers la France, la Cour conclut qu'il n'y a pas eu violation de l'article 5, § 3 Conv.DH.

dans le cas des actes de piraterie au large de la SOMALIE, il est peu probable que la Cour précitée rende des arrêts semblables, eu égard notamment à l'autorisation étendue conférée par les Résolutions mentionnées du Conseil de sécurité des Nations Unies, il est toutefois clair "*that a court like the ECtHR will tend to interpret the law of the sea and international law rules in such a way as to offer maximum protection to the individuals involved*"⁽¹⁶²⁾. Même si le législateur belge estime que la saisine du juge d'instruction prévue par l'article 2, § 5, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire est conforme à l'article 5 précité de la Convention européenne des droits de l'homme tel qu'il a été interprété par la Cour européenne des droits de l'homme dans les arrêts Medvedyev et Rigopoulos, il n'est toutefois pas impossible que l'un ou l'autre problème se pose du point de vue de sa compatibilité avec la Convention. Il y a lieu, par exemple, d'être attentif à la jurisprudence SALDUZ même si on considère à bon droit que, dans ce cas, la seule question qui se pose est la condamnation du suspect sur la base des seules déclarations autoaccusatrices de ce suspect à un policier ou à un juge d'instruction hors la présence d'un avocat. La présence de ce dernier à côté du juge d'instruction est donc une mesure prudente en l'espèce.

C'est pour ces motifs ainsi qu'en raison des coûts élevés liés à un jugement dans un pays européen qu'il n'est pas exclu, même dans le cas où des militaires belges privent des pirates de leur liberté, que l'on opte finalement pour la traduction des pirates devant la justice kényanne ou devant celle des SEYCHELLES comme l'autorisent les accords entre ces pays et l'Union européenne. Monsieur Pieter De Crem, ministre de la Défense, a d'ailleurs déclaré qu'en dépit de la nouvelle législation belge, l'objectif poursuivi est d'abord de faire juger les pirates dans leur région, tout en signalant également le problème qui pourrait se poser quant à l'attitude que la Belgique devrait adopter à l'égard des pirates une fois qu'ils auront été condamnés dans notre pays et qu'ils y auront purgé leur peine⁽¹⁶³⁾.

⁽¹⁶²⁾ T. TREVES, "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia", *European Journal of International Law* 2009, (399) 409. Sur l'article 5 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, voir supra, note 27.

⁽¹⁶³⁾ *De Standaard*, 15 janvier 2010.

Section 4. - Avec la Mer du Nord comme risque couru de dernière dispute?

73. Vivre pendant plusieurs mois sur une frégate peut créer des tensions, comme dans la vie sur la terre ferme d'ailleurs. Mais il est exact que contrairement à ce qui se passe à la force terrestre, on vit jour et nuit ensemble dans un espace exigü. L'esprit de famille semble cependant l'emporter sur les difficultés communautaires et même des francophones n'hésitent pas à "rempiler" dans l'opération ATALANTA⁽¹⁶⁴⁾.

On ne peut que se réjouir de cet exemple d'une union fédérale réussie car à ceux qui rêvent de démembrement de l'Etat belge⁽¹⁶⁵⁾, je veux dire combien les conséquences d'un tel comportement sont surtout le caractère imprévisible de ces conséquences sur le plan international quand on sait, d'une part, que le Port autonome de LIEGE est actuellement le premier port intérieur belge et le troisième port intérieur d'Europe, qu'il s'est orienté vers les importantes et modernes communications multimodales et qu'il n'est qu'à 15 heures de navigation du Port d'Anvers et à 24 heures de navigation du Port de Rotterdam, et, d'autre part, que la Communauté internationale n'apprécie pas les conflits sur l'accès à la mer et sur l'accès à un port.

Le Canal ALBERT qui relie le Port autonome de LIEGE et le Port d'ANVERS et qui a été inauguré à LIEGE, le 30 juillet 1939, à l'occasion de l'Exposition universelle de l'Eau, compte 6 écluses sur un trajet de 130 kilomètres. Quarante millions de tonnes de marchandises y transitent en moyenne chaque année et, depuis 1997, le Canal accepte des bateaux de 9.000 tonnes.

Le Port autonome de LIEGE est important avec toutes les conséquences que cela implique.

74. L'espace maritime est traditionnellement pensé en termes de liberté, rarement en termes d'appropriation, pratiquement jamais en termes d'exclusion. Déplacer une pièce perturbe donc l'ensemble d'une partie d'un jeu d'échecs international. Le propre du démembrement d'Etat

⁽¹⁶⁴⁾ Voir F. DELEPIERRE, "Contre les pirates, dans le GOLFE D'ADEN", Le Soir des 2 et 3 octobre 2010, pp. 8 et 9. De façon générale, le "Rapport annuel 2009" du Parquet fédéral relève d'ailleurs relativement peu de faits commis à bord d'un bâtiment militaire belge en dehors des eaux territoriales belges. Ledit "Rapport annuel 2009" fait état (page 217), à bord de la frégate "LOUISE-MARIE", d'un attentat à la pudeur et outrage public aux mœurs, et de coups et blessures volontaires et violences à l'égard de supérieur, et, à bord du chasseur de mines "ASTRA", d'un outrage public aux mœurs.

⁽¹⁶⁵⁾ Voir notamment Le Soir du 23 août 2010, p. 3, Le Soir du 24 août 2010, p. 5 et Le Soir du 13 septembre 2010, p. 14.

et de ses conséquences au regard du droit de la mer est dès lors qu'on sera toujours désemparé devant la situation. Les calculs seront déjoués et les codifications seront de peu de valeur parce que les Etats signataires de ces codifications ne sauraient raisonnablement envisager leur propre disparition.

Il ne faut pas sous-estimer l'obsession maritime possible d'un Etat enclavé ou d'un Etat désavantagé parce qu'il possède une façade maritime particulièrement étroite. Ainsi, par exemple, en BOLIVIE, jusqu'à un accord récent en octobre 2010, entre les présidents péruvien et bolivien⁽¹⁶⁶⁾, l'accès à la mer a fait figure de véritable cause nationale depuis la perte par cet Etat de sa façade sur le PACIFIQUE suite à la, désastreuse pour lui, guerre dite du PACIFIQUE de 1879-1883. De même, on s'accorde à admettre que l'extrême étroitesse du littoral irakien a été une des raisons qui ont poussé le régime de SADDAM HUSSEIN à annexer le KOWEIT en 1990⁽¹⁶⁷⁾.

Est-ce ce genre de conflit qui deviendrait inévitablement international, que l'on veut? Ce n'est pas à moi de répondre à cette question mais c'est mon devoir de rendre chacun attentif à cette question. Plus encore, c'est mon devoir d'insister pour que soient, à ce propos, consultés tous ceux qui sont concernés par le transport en BELGIQUE, spécialement le transport maritime et fluvial.

Section 5. - Conclusion.

75. Dans une étude publiée en décembre 2010 dans la Belgisch Militair Tijdschrift - Revue Militaire Belge, le Capitaine de Vaisseau Michel HOFMAN, Deputy Force Commander au sein de l'European Union Navy Force (EUNAVFOR) écrit:

"L'action des forces navales est dissuasive mais elle permet naturellement l'interception des 'Pirate Action Groups' (PAG). Afin d'éviter que ceux-ci n'opèrent impunément, la mise en place d'un cadre répressif efficace permettant la poursuite, le jugement et l'emprisonnement des pirates est indispensable, mais cet objectif est plus complexe à atteindre. Force est de reconnaître que les solutions juridiques sont insuffisantes et les lacunes dans les législations

⁽¹⁶⁶⁾ Voir Le Soir du 21 octobre 2010, p. 11. L'accord d'octobre 2010 ravive un protocole de 1992: une concession de 5 kilomètres de côte, octroyée pour 99 ans par le PEROU à la BOLIVIE.

⁽¹⁶⁷⁾ Sur toutes ces questions, voir S. KARAGIANNIS, "La succession d'Etats et le droit de la mer", Rev. b. dr. intern. 2006-2, vol. XXXIX, pp. 459 à 463 et la note 6.

nationales sont plutôt la règle. Les pirates en exploitent admirablement les points faibles lorsque, dès qu'ils sont repérés, toutes les preuves potentielles sont jetées par-dessus bord. Des accords entre l'U.E. et le KENYA ou les SEYCHELLES ont été laborieux à négocier et ont été entre-temps dénoncés par le KENYA. Les possibilités de poursuite diminuent donc et, très souvent, les navires de guerre sont amenés à relâcher les suspects" (¹⁶⁸).

Mais le Capitaine de Vaisseau Michel HOFMAN ajoute immédiatement:

"Au niveau international, sous l'impulsion de l'O.N.U., des réflexions sont en cours afin de trouver des solutions juridiques pour doter les pays de la zone d'une structure judiciaire viable et durable. La BELGIQUE n'est pas en reste puisqu'elle est une des premières nations à s'être dotée d'une nouvelle législation sur la piraterie" (¹⁶⁹).

Examinant la question de la détention d'individus dans le cadre d'opérations militaires et la question des responsabilités de l'autorité militaire à cet égard, le professeur lieutenant-colonel Chris DE COCK écrit à juste titre:

"De problematiek van het vasthouden van personen beperkt zich uiteraard niet enkel tot het Afghaanse operatietoneel, maar strekt zich uit tot alle operaties waaraan Belgische militairen deelnemen. De vraag rijst dus welke stappen ondernomen kunnen/moeten worden om de problematiek van detentie te regelen. (...) Tot slot kan de commandant steeds terugvallen op zijn 'legal advisor', die erop kan toezien dat de gronden voor de detentie vervuld zijn en die hem met juridisch onderbouwd advies bijstaan bij alle stappen van het detentieproces" (¹⁷⁰).

*

* *

(¹⁶⁸) M. HOFMAN, "Atalanta", Belgisch Militair Tijdschrift – Revue Militaire Belge 2010, n° 1, Décembre 2010, pp. 21 et 22.

(¹⁶⁹) M. HOFMAN, "Atalanta", Belgisch Militair Tijdschrift – Revue Militaire Belge 2010, n° 1, Décembre 2010, p. 22.

(¹⁷⁰) C. DE COCK, "Militaire operaties en de detentiepolitiek", Belgisch Militair Tijdschrift – Revue Militaire Belge 2010, n° 1, Décembre 2010, pp. 41 et 42. Sur le souci du législateur français de tenir compte du rôle important des commandants de navires de l'Etat, voir L. BALMOND, "Chronique des faits internationaux du 15 septembre au 15 décembre 2010. – Loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer (JORF n° 0004 du 6 janvier 2011, p. 374)", Rev. gén. dr. internat. 2011, n° 1, Tome 115, pp. 194 et 195.

Le Référendaire Tom Boute nous a tragiquement quittés le 27 octobre 2010.

Ses qualités étaient unanimement appréciées.

Personne n'aime traverser des moments de crise ou de peine mais ceux-ci jouent un rôle dans notre vie. Ils nous forcent à réévaluer ce qui a vraiment de l'importance.

Lorsque, au décès de Tom, tout s'est effondré autour de nous, nous avons pu faire la différence entre les choses qui ont vraiment de l'importance et les choses qui ne sont que passagères. Et la question fondamentale de notre existence résonne dans notre tête comme elle interpellait déjà le prophète HABACUC lorsqu'il constatait que les figuiers ne fleurissaient plus et que les vignes ne donnaient plus de raisin: dans qui ou dans quoi puis-je trouver ma joie? Dans qui ou dans quoi puis-je trouver ma joie, que ce soit au quotidien ou que ce soit quand tout contrôle m'échappe?

Puisse le sourire de Tom nous permettre, pendant cette année judiciaire, d'aller de l'avant coûte que coûte.

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