



ISSN: 3079-062X

مجلة علمية محكمة نصف سنوية تصدر عن الجمعية الليبية للعلوم التربوية والإنسانية
<https://alasalalaandalalus-libya.org.ly/ojs/index.php/aj/index>

الأصالة
مجلة علمية محكمة

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

معوقات محاربة جريمة القرصنة البحرية دولياً ووطنياً

مبروكة كريم محمد*

كلية القانون جامعة الزيتونة، ترهونة/ ليبيا

mabrokakreem@gmail.com

تاريخ الإرسال 2026/5/1م تاريخ القبول 2026/5/15م

ملخص:

تعتبر جريمة القرصنة البحرية أقدم الجرائم التي ارتبط ارتكابها بالبيئة البحرية التي عرفها الإنسان، منذ أن استغل المحيطات والبحار، كوسيلة غير مكلفة، واستخدمها لنقل الركاب، والبضائع، والممتلكات الأخرى، وتزامناً مع التطور التكنولوجي، عادت ظاهرة القرصنة البحرية، والتي عمت أغلب البحار، مما استوقف المجتمع الدولي من خلال منظماته الدولية، سواء منظمة الأمم المتحدة، أو الهيئات الدولية المختصة في مسائل البحار، لمحاولة الالتفات إلى المسألة التي عرضت اقتصاديات الدول إلى الكثير من الخسارة بسبب تعرض بواخرها، ومنشأتها البحرية في عرض البحر إلى أعمال القرصنة.

وإزاء تنامي أعمال القرصنة البحرية، وتطور وسائلها، وامتدادها حتى إلى مناطق أعالي البحار بصورة تتجاوز قدرة الدول منفردة على مواجهتها، بالنظر لاتساع ساحة عملياتها، كان لا بد أن تكون هناك خطوات جادة من المجتمع الدولي لمواجهة هذا التهديد، بالرغم من أن الاتفاقيات الدولية لم تقدم إطار تشريعي تفصيلي لمحاربة هذه الجريمة، الأمر الذي ترتب عليه وجود العديد من المعوقات التي تعترض أي مساعي الدولية.

وبذلك تستمد الدراسة أهميتها من الحاجة إلى تبيان مفهوم جريمة القرصنة البحرية، إلى جانب عرض المعوقات التي تعترض المجتمع الدولي بأكمله في مواجهة أعمال



Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

القرصنة البحرية على الصعيدين الوطني، والدولي، لتبيين آثارها على أمن الدول الساحلية، أما بسبب تلك العمليات الإجرامية، أو بفعل تدخل المجتمع الدولي في شؤونها الداخلية.

الكلمات المفتاحية:

أعمال عسكرية، مذكرات تفاهم، جنسية السفينة، الدولة الساحلية، أعالي البحار

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

Mabrouka Kreem Mohamed

Faculté de Droit, Université Al-Zaytouna, Tarhuna/Libye

Résumé :

La piraterie maritime s'inscrit parmi les crimes les plus anciens commis par l'humanité dans l'environnement marin. Elle est apparue dès que l'homme a commencé à exploiter les océans et les mers comme moyen économique de transport des personnes et des marchandises, ainsi que pour d'autres activités, particulièrement avec le développement technologique. Ce phénomène a attiré l'attention de la communauté internationale via ces organisations, telles que les Nations Unies ou les organismes internationaux chargés des questions maritimes qui s'efforcent de résoudre ce problème, en raison des lourdes pertes économiques subies par les pays à cause des actes de piraterie visant leurs navires et installations en mer.

Compte tenu des actes croissants de ce crime, du développement de ses techniques, et de son extensions jusqu'aux hauteurs des mers, les États ne sont pas en mesure d'y faire face individuellement. Cela a impliqué une coopération sérieuse de la communauté mondiale pour lutter contre cette menace. Bien que les accords internationaux n'aient pas fourni de cadre législatif détaillé pour combattre ce crime, cela a engendré de nombreux obstacles entravant les efforts internationaux.

Par conséquent, cette étude vise à élucider le concept de piraterie maritime et à exposer les contraintes qui s'opposent à la communauté internationale dans sa lutte contre ces actes, tant au niveau national qu'international. Ce papier démontre par ailleurs ses effets sur la sécurité des États côtiers, que ce soit en raison des opérations criminelles elles-mêmes ou de l'intervention de la communauté internationale dans leurs affaires intérieures.

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

Mots-clés :

Opérations militaires, protocoles d'accord, nationalité du navire, État côtier, haute mer.

Introduction :

La piraterie figure parmi les plus anciennes formes de violation du droit international. Ce crime, de nature internationale et d'un taux d'occurrence croissant, risque directement les vies et les biens des êtres humains, et représente une menace pour le trafic maritime.

La piraterie, ou banditisme maritime dans sa forme la plus simple – impliquant pillage, saccage, viol, enlèvement et saisie illégale de navires et de leurs occupants –, constitue une atteinte grave au principe de la liberté de navigation en mer. Le respect de ce principe exige l'assurance de la sécurité et de la sûreté de la navigation maritime ; c'est pourquoi la jurisprudence criminelle internationale s'efforce, depuis longtemps et à travers de nombreux accords, de définir la piraterie maritime afin d'identifier des solutions pour éliminer ou réduire ce phénomène dangereux.

De plus, la région de haute mer n'est soumise à aucun Etat en termes de souveraineté ou juridiction, mais elle est plutôt soumise au principe de « la liberté en haute mer ». Les navires en haute mer naviguent sous le pavillon d'un seul État. En cas de crime, la juridiction dépend du pavillon du navire. Autrement dit, c'est l'État du pavillon qui poursuit et capture le coupable. Les criminels peuvent exploiter cette base juridique comme une faille pour commettre des crimes en haute mer, utilisant cette zone comme refuge pour échapper à l'arrestation, notamment lorsqu'ils constatent que les possibilités dont disposent leurs autorités locales sont limitées. Sur cette base, le droit international confère une juridiction universelle pour juger les auteurs de crimes en haute mer et poursuivre les contrevenants dans certaines circonstances exceptionnelles, permettant à tous les États d'exercer leur pouvoir de poursuite et d'arrestation, y compris dans des cas exceptionnels de commission de crimes tels que la piraterie.

Il est admis que la piraterie maritime est un crime organisé⁽¹⁾ qui accentue les menaces territoriales et mondiales en mer. Il est donc nécessaire de l'identifier, de recenser les contraintes qui s'opposent à la lutte contre ce phénomène et d'éviter ses impacts.

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

L'intérêt de l'étude :

Cette étude tire son importance du fait qu'elle traite d'un phénomène dangereux comme la piraterie maritime, dont les graves impacts affectent la sécurité et la sûreté du transport maritime. Elle vise par ailleurs à analyser l'évolution du droit international face à ce fléau, ainsi que l'efficacité de ses règles pour le combattre. En outre, l'intérêt majeur de cette étude réside dans l'analyse des contraintes de la lutte contre la piraterie maritime aux niveaux national et international. Ce phénomène constitue une menace pour la paix et la sécurité internationales, ainsi que pour les relations entre États, d'autant plus que ses auteurs n'ont pas été traduits en justice – ni au niveau international ni national –, ce qui encourage la commission de nouveaux crimes en raison des lacunes juridiques persistantes dans la lutte contre ce fléau.

Problématique :

La juridiction d'un État côtier s'étend dans les zones les plus proches de ses côtes et se réduit progressivement jusqu'à disparaître dans les zones plus éloignées. La liberté de navigation maritime, l'un des principes fondamentaux du droit de la mer, est menacée et violée par la piraterie. Depuis longtemps, la coutume internationale autorise les États à poursuivre et capturer les navires pirates en haute mer ou dans les régions n'étant soumises à aucune souveraineté. Dans ce contexte, il y a lieu de se demander : Quelles sont les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau nationale et international ?

Cette problématique soulève plusieurs questions secondaires :

- Qu'est-ce que le crime de piraterie maritime ?
- Est-il possible d'identifier les contraintes au crime de piraterie maritime ?

Méthodologie de recherche :

Cette étude s'appuiera principalement sur une approche descriptive et analytique. Elle décrira le vocabulaire relatif au sujet, analysera les textes juridiques des accords internationaux et régionaux, définissant le crime de piraterie maritime, et présentera les opinions des juristes sur les obstacles à la lutte contre ce fléau ainsi que ses effets négatifs sur la communauté internationale.

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

Plan d'étude :

L'étude comportera deux sections : la première exposera l'identification de la piraterie maritime telle qu'elle figure dans les anciens et nouveaux accords internationaux ; la seconde mettra en lumière les contraintes de la lutte contre ce fléau et ses formes, aux niveaux national et international, avant d'aboutir à une conclusion présentant les résultats fondamentaux et les recommandations de la recherche.

Section 1. L'identification de la piraterie maritime

Étant donné que la piraterie maritime a été, et reste, un danger menaçant de nombreux pays, sa criminalisation est primordiale. Les conventions internationales ont cherché à l'identifier, comme la Convention de Genève de 1958 relative à la haute mer et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (approche traditionnelle), suivies de traités plus modernes tels que la Convention de Rome de 1988 et la Convention RECAAP de 2004 (approche moderne), qui visent à définir la piraterie maritime et à combler les lacunes des accords précédents. Cette approche moderne détermine non seulement les éléments constitutifs du crime de la piraterie maritime, mais constitue également l'approche définitive : la première partie de ces traités en donne la définition, tandis que la seconde présente ses éléments constitutifs.

1.1. Définition de la piraterie maritime

La définition de la piraterie maritime diffère, malgré l'accord général sur le fait qu'elle représente un danger imminent dont la criminalisation est nécessaire. C'est pourquoi une partie de la jurisprudence législative l'identifie comme : (tout acte illicite de violence commis par un navire privé en haute mer contre un autre navire par l'intention de déprédation) ⁽²⁾. Outre, Plusieurs accords internationaux ont tenté de définir la piraterie maritime.

Premièrement/ La piraterie maritime selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 :

Bien que la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer ait été le premier accord international à définir la piraterie comme une infraction punissable, et à énoncer certaines conditions nécessaires à sa qualification de crime, les juristes internationaux s'accordent à la considérer comme la principale source de droit pour la criminalisation de la piraterie maritime. Par la suite, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, en son article

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

101 (correspondant à l'article 15 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer), définit la piraterie maritime comme suit : Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés :

- a) Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés :
 - 1- En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord.
 - 2- Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;
- b) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate ;
- c) Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas 1 ou 2, ou entreprise avec l'intention de les faciliter.

Deuxièmement/ La piraterie maritime selon la Convention 1988 :

Vu l'imperfection de la Convention des Nations Unies pour le droit de la mer dans son identification de la piraterie, d'autres tentatives pour conclure une convention internationale ont été abordées afin de combler les lacunes des accords précédents. Parmi les plus pertinentes, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, conclue à Rome en 1988. L'idée est née en réaction au détournement du paquebot italien *Achille Lauro* en haute mer près des côtes égyptiennes le 8 octobre 1985, par un groupe du Front de libération de la Palestine, notamment pour exiger la libération de cinquante prisonniers palestiniens détenus dans des prisons israéliennes. Une conférence internationale fut convoquée afin de conclure un accord international garantissant la sécurité de la navigation maritime et la protection de la vie en mer. Cette conférence se tint à Rome du 1er au 10 mars 1988 et aboutit à l'adoption de la Convention de Rome pour la prévention et la répression des actes illicites portant atteinte à la sécurité de la navigation maritime et à la vie en mer,⁽³⁾ entrée en vigueur en 1992. Un protocole relatif à la protection des quais et autres installations flottantes situées sur le plateau continental y fut également annexé.⁽⁴⁾

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

En premier lieu, la convention reconnaît l'immunité juridictionnelle dont jouissent les navires de guerre et autres navires d'État. Elle exclut de son champ d'application les navires de guerre et les navires d'Etat utilisés exclusivement à des fins gouvernementales, comme l'approuve la Convention des Nations Unies de 1982. L'article 30 de cette convention de 1982 précise que les navires de guerre et ceux utilisés au service de l'État, ou à des fins purement gouvernementales, bénéficient d'une immunité judiciaire contre la capture, la détention, la perquisition, l'enquête et le procès, même en cas de violation des lois et règlements des États côtiers ; ces derniers ne peuvent que leur ordonner de quitter immédiatement leurs eaux territoriales. L'article 3 vise les actes considérés comme de la piraterie maritime ou tout acte illicite portant objectivement atteinte à la sécurité de la navigation.

Comme le montre la convention, elle s'applique aux actes illicites commis contre la sécurité de la navigation maritime et les vies en mer. Cela élargit son champ d'application, de sorte que la piraterie englobe tous les actes illégaux portant atteinte à la sécurité de la navigation et des personnes en haute mer. Son champ d'application s'étend également au-delà de la mer territoriale pour inclure la zone économique exclusive, qu'il s'agisse d'actes de piraterie ou d'autres actes illégaux.

La convention a également traité un certain nombre de questions et comblé les lacunes de la Convention de 1982. Toutefois, bien qu'elle mentionne les actes illégaux – incluant le terrorisme maritime et la piraterie –, ces deux phénomènes restent juridiquement et pratiquement distincts.⁽⁵⁾

Troisièmement/ La piraterie maritime selon la Convention RECAAP de 2004 :

Vu l'ampleur de la piraterie maritime dans les zones du Sud-Est d'Asie – région la plus touchée depuis le début du XXI^e siècle –, les 10 nations de l'ASEAN, rejoints par la Chine, le Japon, la Corée du Sud, le Sri Lanka et le Bangladesh, ont signé en 2004 un accord régional (RECAAP) contre la piraterie et les autres actes illicites commis contre la sécurité maritime dans les eaux asiatiques. Entré en vigueur en 2005, cet accord élargit la définition de la piraterie maritime en remédiant aux lacunes de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 : il reprend sa définition tout en y ajoutant les actes de vol à main armée contre des navires

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

en mer. Le deuxième paragraphe définit les actes de vol à main armée comme suit :⁽⁶⁾

- a) Tout acte de violence ou de détention ou toute déprédation commis à des fins privées, contre un autre navire, ou contre des personnes ou des biens à leur bord dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État partie ;
- b) Tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire avec connaissance de faits que ce navire est un navire pirate ;
- c) Tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b).

À la lumière de la définition de la piraterie maritime selon l'accord RECAAP de 2004, il convient de relever qu'elle étend le champ d'application géographique de la piraterie, même dans les zones maritimes relevant de la juridiction des parties contractantes, telles que la zone économique exclusive. Elle élargit également l'énumération des actes prévus à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en y incluant tous les actes de vol à main armée commis contre des navires ou des vies humaines en mer. Il convient de noter que l'accord RECAAP mentionne que la piraterie désigne tout acte de violence armée ou autre acte illicite de violence commis contre la sécurité de la navigation, des personnes en mer ou sur le rivage.

Les actes précédemment cités sont également considérés comme de la piraterie, même s'ils surviennent dans une zone maritime relevant de la juridiction d'un État partie. Mais cela ne confère pas à cet État le droit d'intervenir pour lutter contre et dissuader ces comportements. Si l'incident se produit dans les eaux intérieures ou territoriales d'un État partie – zones soumises à sa juridiction souveraine –, l'État côtier exerce alors une juridiction pénale et judiciaire exclusive.

Cette définition rejoint celle de l'Organisation maritime internationale, qui considère comme piraterie tout acte de vol, ou menace de tels actes, dirigé contre un navire ou les biens et personnes à bord, survenant dans une zone relevant de la juridiction nationale de l'État exerçant son autorité sur ces criminels.⁽⁷⁾

1.2. Les éléments du crime de la piraterie maritime

En droit pénal, le crime repose sur certains éléments fondamentaux, parmi lesquels les plus essentiels sont que chaque crime comporte des éléments matériels et moraux. Si le crime ne comporte pas ces éléments, il n'est pas considéré comme un crime punissable par la loi. C'est pourquoi on distingue la piraterie, un crime reposant sur trois éléments qui constituent la base du crime au sens légal et judiciaire. Certains commentateurs du droit international y ajoutent une dimension internationale ; par conséquent, ces éléments doivent être réunis.

Premièrement/ l'élément légal ou judiciaire :

L'élément légal désigne l'illicéité de l'acte criminel, dont l'essence réside dans son adaptation à une norme juridique. Le critère le plus fiable pour le déterminer est celui du code pénal, ⁽⁸⁾ c'est-à-dire la disponibilité de textes juridiques qui criminalisent et punissent le comportement. D'autres y voient le caractère illégitime que l'acte acquiert du fait qu'il est soumis à un texte répressif et non à un texte permissif. Il faut noter que, d'un point de vue juridique, la qualification d'un crime ne dépend pas uniquement de la conformité du comportement aux dispositions du code pénal, mais exige également que l'acte soit dépourvu de justification légale. Une autre approche considère que l'élément légal (ou judiciaire) ne fait pas partie des éléments constitutifs du crime et que les éléments matériels et moraux suffisent. Celle-ci repose sur le postulat que le texte légal crée le crime sans en faire partie intégrante, bien qu'il en soit l'initiateur – difficulté étant de le qualifier comme élément constitutif. ⁽⁹⁾

L'élément légal est le premier élément constitutif d'un crime. Cela signifie que le crime étudié doit être inscrit dans un cadre juridique, par une loi qui l'incrimine. Quelle que soit la gravité du crime ou l'importance de son impact, il ne peut être considéré comme punissable sans disposition légale le criminalisant.

Pour comprendre la formation d'un crime, il est essentiel d'en définir les caractéristiques.

La première caractéristique d'un crime est son cadre légal : sans loi, il n'y a pas de droit pénal, et aucun système de justice pénale ne peut punir de tels crimes.

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

La seconde caractéristique est la gravité du problème : un crime ne peut être qualifié comme tel que si la loi le définit explicitement ainsi.⁽¹⁰⁾

Par conséquent, l'élément légal représente l'illicéité de l'acte, distinct du texte juridique qui en constitue la source. L'élément juridique repose sur des conditions de base : les éléments constitutifs du crime doivent être réunis pour qu'il soit qualifié comme tel et punissable par le code pénal.

Deuxièmement/ L'élément matériel (Actus Reus) :

Pour que le crime soit constitué, des éléments matériels sont nécessaires tels que l'acte, les résultats et les liens de causalité. L'élément matériel correspond à la matérialité de l'acte, c'est-à-dire tout ce qui constitue son entité et présente une nature matérielle perceptible par les sens. Cet élément revêt une importance capitale⁽¹¹⁾ dans le phénomène étudié.

En piraterie maritime, cet élément désigne tout acte illicite de violence ou de détention, ou toute menace de violence, de détention ou d'acte analogue commis par l'équipage d'un navire ou d'un aéronef, ou par des personnes à bord, indépendamment du fait que ces actes illicites visent des personnes ou des biens.⁽¹²⁾

L'élément matériel du crime constitue :

a) L'acte criminel :

C'est l'acte matériel commis intentionnellement par une personne, causant un changement dans le monde extérieur pour nuire aux intérêts protégés par la loi et les mettre en danger. En outre, un crime sans acte est impensable : c'est l'aspect extérieur de l'élément matériel. Cet élément peut se manifester par une action positive ou une omission.

L'action positive correspond à un comportement actif, représenté par le mouvement qu'un individu effectue avec une partie de son corps pour atteindre un résultat précis, tandis que l'omission est le refus d'accomplir un devoir imposé⁽¹³⁾.

L'acte est effectivement un élément du crime, qu'il soit intentionnel ou non. Cet acte délimite concrètement le champ d'application du droit pénal, car il vise un comportement humain : tout incident présentant ses caractéristiques ne saurait être considéré comme criminalisable⁽¹⁴⁾. Cet acte possède une valeur juridique intrinsèque, étant défini en lui-même comme illégal et commis dans l'intention de l'être ; la loi et la peine en découlent.

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

En définitive, l'acte criminel – représentant l'élément matériel dans le crime de piraterie maritime – consiste en des actes de violence commis par l'équipage d'un navire contre un autre navire, dans l'objectif de cambriolage et de voies de fait.

b) **Résultat :**

Il s'agit d'une agression portant atteinte à un intérêt ou à un droit que la loi considère comme digne de protection pénale. ⁽¹⁵⁾ C'est l'impact de l'acte criminel, représentant la violation d'un droit protégé par la loi.

Le résultat, au sens matériel, correspond au changement concret extérieur causé par le comportement criminel : une situation d'ordre initial est modifiée par cet acte ⁽¹⁶⁾. Au sens légal, il s'agit de l'atteinte aux intérêts protégés par la loi, qu'elle entraîne ou non des dommages. Ainsi, la menace de la piraterie maritime – comme d'autres crimes nécessitant un résultat matériel – consiste à infliger un dommage spécifique par une conduite criminelle.

C- **Le lien de causalité :**

L'élément matériel du crime ne se limite pas au comportement criminel et à ses résultats punissables ; il comprend également un lien de causalité reliant l'acte au résultat. En d'autres termes, le comportement doit être la cause du résultat criminel, créant ainsi une relation de cause à effet entre l'un et l'autre. À défaut de ce lien de causalité, l'auteur n'est pas tenu responsable d'un crime consommé : sa responsabilité se limite à la tentative si l'infraction était intentionnelle, et il n'encourt aucune responsabilité pour les crimes non intentionnels, faute de tentative en la matière. ⁽¹⁷⁾

Le lien de causalité est la relation entre l'acte et le résultat, prouvant que la commission de l'acte a effectivement causé ce résultat. En outre, son importance légale réside dans le fait qu'il relie les deux caractéristiques de l'élément matériel du crime, établissant ainsi son unité et son intégrité. ⁽¹⁸⁾ Toutefois, l'élément principal de la piraterie est évidemment l'acte ou la tentative d'un acte illicite de violence, de détention, de menace ou de cambriolage, commis par l'équipage d'un navire ou d'un aéronef, ou par des passagers à bord, que cet acte illégal vise des personnes ou des biens. Cependant, la violence contre un navire ou un aéronef est requise lorsque

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

celui-ci constitue le lieu de commission du crime.

Troisièmement/ L'élément moral :

L'élément moral est l'intention criminelle de commettre l'acte, c'est-à-dire la nécessité de cette intention chez l'auteur : la volonté d'accomplir les actes matériels qui le constituent, aboutissant à la réalisation du crime. Outre cette intention criminelle générale, l'auteur doit posséder une intention criminelle spécifique. La loi peut exiger, pour certains crimes, que cette intention – en plus de l'intention criminelle générale motivant la commission – soit qualifiée de mobile spécifique. Ce mobile correspond à la pulsion psychologique poussant à adopter un comportement donné dans un but précis, tel que l'intention de gain personnel (saisir une opportunité ou commettre une agression).⁽¹⁹⁾

L'élément moral du crime de piraterie maritime représente la volonté de commettre les actes matériels qui le constituent. Outre l'intention générale de perpétrer un acte de piraterie maritime, l'auteur doit vouloir accomplir ces actes matériels en connaissant par avance les conséquences de ses actions. Il doit également posséder une intention spécifique, à savoir un gain précis – tirer profit d'une opportunité ou lancer une attaque. Cet élément fondamental distingue la piraterie internationale des actes politiques ou motivés par des raisons purement politiques.

Quatrièmement/ L'élément international

Certains commentateurs estiment nécessaire d'ajouter l'élément d'internationalité au crime de piraterie maritime, car il le distingue des autres crimes nationaux et lui confère un caractère international.

Cet élément est présent lorsqu'une atteinte vise un intérêt ou un droit protégé par le droit pénal international⁽²⁰⁾. Il découle précisément de l'intérêt ou du droit ainsi atteint ou protégé par le droit international⁽²¹⁾. C'est pourquoi le droit international s'intéresse à la protection des droits et des intérêts, et se range à l'avis des commentateurs du droit qui considèrent la piraterie maritime comme un crime international. À cet effet, la jurisprudence internationale a adopté plusieurs normes relatives à son élément international.⁽²²⁾ Par conséquent, la piraterie est considérée comme un crime international car elle implique des actes de violence illégaux portant atteinte aux intérêts internationaux méritant une protection pénale et se manifestant

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

dans la sécurité de la haute mer, ou de toute navigation non maritime régie par un État. Toute atteinte au droit de la communauté internationale d'assurer sa sécurité constitue une violation du droit international coutumier, qui qualifie les pirates de « voleurs des mers » et d'« ennemis du genre humain (hostis humani generis) »⁽²³⁾

Section 2. Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime

Avec le développement des outils de navigation, la piraterie maritime a refait surface lors de la dernière décennie du XX^e siècle. Elle s'est aggravée en mer, affectant divers États, en particulier les compagnies propriétaires de navires, qui sont constamment victimes d'actes de piraterie leur coûtant beaucoup d'argent et d'efforts.

Malgré les efforts incessants déployés au niveau international et régional dans la lutte contre la piraterie maritime, les États demeurent incapables de contrôler ce comportement criminel. Dans le cadre de cette lutte, plusieurs contraintes nationales et internationales sont rencontrées, que nous aborderons ci-après.

2.1. Les contraintes nationales de la lutte contre la piraterie maritime

Plusieurs facteurs constituent des obstacles aux efforts déployés par les États dans leur lutte contre la piraterie, rendant son éradication difficile, voire impossible, sauf à éliminer de telles contraintes pour permettre aux États de combattre efficacement la piraterie maritime.

2.1.1. Les contraintes juridiques dans la lutte contre la piraterie maritime

L'un des principaux obstacles à la lutte contre la piraterie maritime réside dans l'absence de cadres juridiques et de législations clairs pour réprimer ce crime.²⁴ Même lorsque de tels cadres existent – comme dans certains pays européens, sur lesquels on s'appuie en raison de leurs capacités avancées –, ils demeurent insuffisants. Par exemple, la législation française ne traite pas explicitement de cet acte criminel et ne le punit que s'il se produit dans ses eaux territoriales ou si le navire attaqué, les victimes ou les auteurs sont de nationalité française. Cela freine la coopération judiciaire internationale en matière de lutte contre la piraterie maritime, à l'exception de quatre pays de l'Union européenne – l'Allemagne, les Pays-Bas, la Finlande et l'Espagne –,

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

dont la législation nationale permet le repérage, l'arrestation et la poursuite des pirates.⁽²⁵⁾

2.1.2/ Les contraintes judiciaires dans la lutte contre la piraterie maritime

Les obstacles judiciaires se manifestent par un manque important de dispositions en droit international concernant le jugement des pirates capturés, en plus du manque de preuves suffisantes, car les pirates abandonnent les outils de leurs crimes et retournent à leur profession d'origine, la pêche ; ceux qui les capturent ont donc besoin de preuves pour les poursuivre ou les détenir.⁽²⁶⁾

L'absence de mécanismes juridiques permettant aux acteurs de la lutte contre la piraterie maritime de poursuivre et de juger les pirates représente une autre contrainte majeure à l'éradication de ce phénomène. À ce jour, l'OTAN n'a conclu aucune convention bilatérale avec les États concernés pour la remise des pirates maritimes présumés, afin qu'ils puissent être jugés devant leurs tribunaux nationaux. Si un navire de l'OTAN parvient à capturer des pirates, leur poursuite judiciaire et leur procès relèvent de la responsabilité de l'État membre de l'OTAN auquel appartient le navire ayant procédé à la capture.⁽²⁷⁾

Compte tenu de ces contraintes, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) a ouvert la voie, le 16 décembre 2008, à l'affectation d'un officier de police arabe ou africain à bord de navires de guerre étrangers stationnés dans le golfe Persique. L'objectif était d'arrêter les pirates maritimes et de les soumettre à des procès dans les pays de la région.⁽²⁸⁾

Il convient de mentionner que les nombreuses difficultés juridiques obligent les navires de guerre à libérer les pirates détenus, sans les déférer aux autorités compétentes pour inculpation et jugement. Cela s'explique par l'adoption de mesures internationales plus dissuasives à leur encontre, comme l'a souligné le représentant spécial du secrétaire général de l'ONU. Selon lui, la politique de « libération après arrestation », qui permet de relâcher les pirates sans poursuites, renforce leur impunité.⁽²⁹⁾

2.1.3/Les contraintes naturelle de la lutte contre la piraterie maritime

Les contraintes naturelles représentent la nature géographique de plusieurs plages, car les opérations de piraterie maritime s'étendent sur des centaines de milles nautiques. En revanche, le nombre de navires militaires est limité.

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

Cela nécessite donc d'accroître le nombre de milles nautiques à protéger par les forces navales internationales⁽³⁰⁾. Cependant, les États concernés sont incapables de couvrir toute leurs partie régionale⁽³¹⁾. Par conséquent, cela rend même impossible le repérage des navires pirates en mer⁽³²⁾.

De plus, la grande connaissance des pirates de la région où ils opèrent rend difficile l'intervention de n'importe quelle force internationale pour mener des patrouilles maritimes efficaces. Même l'OTAN, qui envoie des forces d'intervention rapide dans la région, et les forces « EU NAVFOR ATALANTA » de l'Union européenne, n'y sont pas parvenues.⁽³³⁾

À titre d'illustration, le supertanker saoudien « Sirius Star » a été détourné à plus de 450 milles nautiques (800 km) des côtes du Kenya. Les forces internationales ont rencontré des difficultés considérables pour patrouiller une zone maritime d'environ 10 millions de kilomètres carrés, répartie entre : Le golfe d'Aden (5,2 millions de km²), la mer d'Arabie (ou mer d'Oman) (3,5 millions de km²) et le sud-ouest de l'océan Indien (3 millions de km²). Ces forces multinationales ont dû relever ce défi avec seulement une trentaine de navires militaires, un nombre insuffisant pour lutter contre la piraterie généralisée dans la région.⁽³⁴⁾

Un autre facteur est la congestion des voies navigables, due au volume élevé du trafic maritime et à la proximité des routes maritimes. Cela rend difficile la surveillance et l'application précise des mesures de sécurité, facilitant ainsi la piraterie maritime : ses auteurs peuvent facilement accéder aux navires et commettre rapidement leurs crimes.⁽³⁵⁾

2.1.4/ Les contraintes de sécurité dans la lutte contre la piraterie maritime :

L'affaiblissement de l'État – privé d'institutions et de système – accentue la piraterie maritime⁽³⁶⁾. Ainsi, un État faible, sans structures administratives, judiciaires ou juridiques, engendre corruption et criminalité⁽³⁷⁾. Par conséquent, l'absence d'État de droit, alliée à la corruption, aux inégalités économiques, aux guerres civiles et autres maux, s'entremêle aux dynamiques internationales et à l'ordre mondial.⁽³⁸⁾ Cela entraîne une détérioration des situations internes des États côtiers, qui se reflète dans les eaux territoriales et les côtes opposées, et favorise la prolifération des bandes criminelles, notamment la piraterie maritime.⁽³⁹⁾

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

Ainsi, il existe une forte relation entre les activités de piraterie et la faillite de l'État⁽⁴⁰⁾. Sur les 293 attaques de pirates recensées par le Bureau maritime international en 2008, une seule a eu lieu dans un pays considéré comme « fort » ou « modéré » selon les indicateurs d'État failli⁽⁴¹⁾.

La Somalie illustre parfaitement ce lien : depuis l'effondrement du pouvoir central en 1991⁽⁴²⁾ – dans un pays stratégiquement situé sur les principales voies de navigation internationales du golfe d'Aden et du détroit de Bab el-Mandeb –⁽⁴³⁾, les attaques de piraterie s'y sont multipliées suite à la guerre civile déclenchée la même année.

De plus, l'application par certains États de réglementations juridiques souvent laxistes compromet la sécurité de la navigation maritime internationale. Le problème le plus grave est l'immatriculation ouverte des navires : pour percevoir des frais, ces États (Libéria, Chypre, Honduras, Sri Lanka et autres pays pauvres) l'ouvrent à tous les navires.

Tout cela conduit inévitablement à l'effondrement et à la corruption du système judiciaire dans ces pays, les rendant incapables de poursuivre et de juger les pirates maritimes en raison des pots-de-vin versés aux fonctionnaires. Le phénomène des « navires fantômes » illustre cette corruption administrative, qui alimente et aggrave la piraterie maritime⁽⁴⁴⁾.

2.2. Les contraintes internationales de la lutte contre la piraterie maritime

La piraterie maritime, crime international, menace la sécurité maritime et le commerce international. Elle représente un grand défi pour la protection des zones maritimes très fréquentées, désormais largement ouvertes aux menaces. Ce problème a attiré l'attention internationale sur la protection des intérêts humains, en raison des coûts humains, commerciaux et économiques considérables subis par les usagers de la mer. En revanche, de nombreuses contraintes entravent la réalisation de ces objectifs dans la lutte contre ce fléau.

2.2.1/ Les contraintes législatives de la lutte contre la piraterie maritime

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et la Convention de Rome de 1988 présentent des lacunes juridiques. Celles-ci se manifestent notamment par une définition ambiguë de la piraterie maritime⁽⁴⁵⁾, révélant d'autres obstacles à leur mise en œuvre. Ainsi, de nombreux pays

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

n'ont pas intégré le délit de piraterie dans leur législation nationale, ou l'ont défini de manière contraire à la Convention – comme c'est le cas de la législation américaine. De plus, les peines pour piraterie varient d'un pays à l'autre : de la peine de mort à des sanctions plus légères. Certains États, parties à la Convention européenne des droits de l'homme, n'appliquent pas la peine capitale⁽⁴⁶⁾. Par ailleurs, plusieurs États côtiers n'ont même pas criminalisé les actes de piraterie prévus par la Convention.⁽⁴⁷⁾

Malgré les dispositions de l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, qui stipule la compétence universelle pour lutter contre le crime de piraterie maritime, comme l'a confirmé une résolution du Conseil de sécurité. Celle-ci précise que : « Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, 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. Les tribunaux de l'État 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. »⁽⁴⁸⁾

L'article susmentionné ne prévoit aucune solution contraignante : si l'État ayant appréhendé les pirates refuse de les juger devant ses propres tribunaux et qu'aucune extradition n'est possible, la situation reste dans une impasse. Cela constitue un défi majeur pour les efforts internationaux et régionaux, qui peinent à définir un cadre juridique cohérent pour le traitement des pirates maritimes après leur arrestation.⁽⁴⁹⁾

2.2.2/ Les contraintes procédurales de la lutte contre la piraterie maritime

Ce point représente l'absence de procédures légales permettant de poursuivre et de punir les pirates maritimes, ainsi que l'absence d'autorité judiciaire compétente. Ces dispositions ne figurent ni dans la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer, ni dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, qui se contentent d'énumérer les actes constitutifs du crime de piraterie maritime.⁽⁵⁰⁾

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982 impose aux États, conformément à son article 111, d'obtenir l'accord de l'État

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

côtier pour poursuivre des navires suspects au-delà de leurs eaux territoriales. Lorsqu'une attaque survient dans les eaux souveraines d'un État, les forces étrangères ne peuvent intervenir sans une autorisation expresse, ce qui laisse souvent aux pirates le temps de s'échapper. Cette contrainte est habilement exploitée par les réseaux criminels opérant dans l'archipel de Sulu, qui utilisent les eaux territoriales adjacentes de Sabah ou de Mindanao comme zones refuges. Bien que ces règles visent à protéger la souveraineté nationale, elles limitent paradoxalement l'efficacité de la lutte contre la piraterie maritime.⁽⁵¹⁾

La CNUDM de 1982 est également critiquée pour son absence de précision concernant les procédures judiciaires et les sanctions, laissant cette question à la discrétion de la législation nationale de chaque État. En résultat, d'importantes incohérences se créent en ce qui concerne la poursuite des pirates⁽⁵²⁾. De plus, elle n'oblige pas l'État du port à remettre aux autorités compétentes les personnes soupçonnées de piraterie détenues à bord de ses navires pour enquête et jugement, le contraignant ainsi à les relâcher sans procès ni sanction.⁽⁵³⁾

La question de la compétence juridictionnelle des États sur les crimes commis en mer demeure également complexe, nécessitant une articulation entre compétence territoriale et compétence personnelle (liée au pavillon du navire). Toutefois, de nombreux États côtiers peinent à exercer leur compétence pénale contre la piraterie : soit parce qu'ils ne disposent pas de législations nationales incriminant explicitement ces actes, soit en raison de capacités judiciaires insuffisantes pour garantir la poursuite et le jugement des auteurs de ces crimes.⁽⁵⁴⁾

2.2.3/ Les contraintes de coordination internationale de la lutte contre la piraterie maritime

Les divergences politiques entre les États, notamment sur les questions de frontières maritimes et de souveraineté, freinent la coopération nécessaire à la lutte contre la piraterie maritime.⁽⁵⁵⁾ En témoigne l'absence de stratégie arabe unifiée, malgré le grand nombre de pays riverains de la mer Rouge. Par ailleurs, l'hétérogénéité, voire la contradiction, des contre-mesures adoptées par ces États constitue un obstacle majeur qui fragilise l'efficacité de la lutte contre ce fléau.⁽⁵⁶⁾

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

Les États riverains de la mer Rouge (Arabie saoudite, Égypte et Yémen) considèrent que cette question les concerne directement, affirmant que la responsabilité de la sécurité de la mer Rouge et du golfe d'Aden incombe aux États côtiers. Parallèlement, les grandes puissances intervenant dans le conflit considèrent cette zone comme un enjeu stratégique propre, agissant ainsi sans égard pour les préoccupations locales. Cette dynamique a engendré un déséquilibre des pouvoirs, compromettant le respect des intérêts des États riverains de la mer Rouge et fragilisant leur souveraineté en raison d'interventions militaires directes et manifestes.⁽⁵⁷⁾

De plus, les forces européennes dans le golfe Persique sont confrontées à de nombreux défis en raison de la présence de plusieurs forces internationales, notamment : (Russie, Inde, Malaisie et autres) qui poursuivent le même objectif sans coordination.⁽⁵⁸⁾

En outre, le manque de coopération des armateurs se manifeste par le refus des propriétaires de navires et des transporteurs de signaler immédiatement les tentatives de piraterie, les actes mineurs ou les dommages légers. Ces incidents sont généralement réglés à l'amiable avec les pirates, par crainte d'un retard dans la livraison de la cargaison dû aux procédures d'enquête complexes. Cette pratique réduit considérablement la disponibilité des informations sur les incidents de piraterie.⁽⁵⁹⁾

Au vu de ce qui précède, les contraintes liées à la piraterie maritime ne se limitent pas aux difficultés rencontrées par les pays au niveau national. Elles concernent également les obstacles affrontés par les États chargés de la combattre à l'échelle internationale. Par conséquent, ce phénomène nécessite la recherche de mécanismes appropriés pour y remédier.

Conclusion

La piraterie maritime reste un fléau qui émerge à la surface de la société internationale, compromettant les relations internationales et les économies des pays qui dépendent essentiellement des transports maritimes pour l'exportation de leurs produits et l'importation de ce dont ils ont besoin en provenance d'autres pays. Les pirates continueront, jusqu'à l'éradication de la piraterie maritime, d'en tirer profit en exploitant les lacunes du droit

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

international, qui entravent les mouvements des pays dans leur lutte contre ce phénomène qui s'est à nouveau révélé sur le plan international.

En conclusion de cette étude, il convient de retenir plusieurs résultats, notamment :

- 1- L'absence de moyens juridiques et institutionnels au plan international pour lutter contre la piraterie maritime, qui s'est à nouveau révélée, et a favorisé l'émergence de plusieurs phénomènes contribuant à son escalade. Parmi ceux-ci, on peut citer la pauvreté, les groupes hors-la-loi et l'incapacité des pays à contrôler les zones maritimes relevant de leur juridiction légale.
- 2- Deux conventions internationales maritimes principales ont manqué de se préoccuper davantage de la lutte contre la piraterie maritime : la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer, suivie de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. Celles-ci n'ont pas vraiment accordé une importance éminente à ces actes criminels commis en mer, se contentant de les définir de manière insuffisante. Elles se limitent à citer les actes constitutifs de ce crime, qui ne peut être qualifié de tel que s'il est commis en haute mer, comme le stipulent l'article 15 de la Convention de Genève sur la haute mer de 1958 et l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. En outre, ces conventions sont marquées par l'absence de dispositions spécifiques relatives aux sanctions prévues pour leurs auteurs, ainsi que par le défaut d'obligations claires en matière de coopération internationale. Ces lacunes ont généré des obstacles et des entraves significatifs aux opérations de défense visant à combattre la piraterie maritime.
- 3- Le crime de piraterie maritime ne sera constitué que s'il est commis en haute mer, ou en dehors des zones maritimes relevant de la juridiction de l'État, et que ses auteurs commettent des actes de violence contre des personnes, que ces actes soient physiques ou moraux, dans le but d'atteindre un intérêt matériel personnel. Tous les États doivent combattre ce phénomène et sanctionner ses auteurs, sur lesquels ils disposent d'une compétence judiciaire universelle.

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

- 4- Il est nécessaires d'ouvrir la juridiction à tous les pays, car les dommages causés par la piraterie ne se limitent pas au navire, à son propriétaire ou à l'État du pavillon, mais constituent un crime touchant tous les États. Lorsque ces actes menacent la paix et la sécurité maritimes dans des zones échappant à toute autorité étatique – comme la haute mer –, les criminels ne doivent pas échapper à la punition sous prétexte que leurs actions ne concernent que l'État du pavillon. Cette compétence universelle, reconnue par l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, permet à tout État de saisir et de juger les pirates en haute mer.

Sur la base des résultats susmentionnés, il convient de proposer plusieurs recommandations, dont les principales sont :

- 1- Tous les États, notamment ceux souffrant du phénomène de piraterie maritime, doivent conclure des accords internationaux collectifs ou bilatéraux spécialisés dans la lutte contre ce fléau.
- 2- Rechercher des moyens juridiques et judiciaires permettant de sanctionner effectivement les pirates maritimes et d'empêcher leur impunité, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui. Cela passe également par l'instauration et l'activation d'une compétence judiciaire universelle pour cerner et éradiquer la criminalité de la piraterie maritime.
- 3- Traiter les affaires de piraterie au cas par cas, afin de ne pas mélanger les problématiques aux professionnels chargés de cette lutte. Cette approche permet de protéger les criminels qui commettent des actes de piraterie de l'impunité, voire de l'enrichissement personnel tiré de ces activités illicites.
- 4- Fournir une assistance aux pays affaiblis, qui sont sous une forme ou une autre à l'origine de l'escalade de la piraterie maritime, afin de gagner la confiance de leurs habitants et de les inciter à exercer un travail leur procurant un revenu respectable. Ainsi, ils ne seront plus tentés de rejoindre les bandes professionnelles de pirates maritimes pour commettre leurs activités criminelles.
- 5-

Bibliographie :

Les références en Arabe :

1/Ouvrages :

- 1- Ahmed Atiya Abou El-Kheir, Les aspects juridiques de la lutte contre la piraterie maritime, Publications de Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Le Caire, Égypte, 2009.
- 2- Abdallah Al-Houari, La piraterie maritime à la lumière du droit international, Publications de la Bibliothèque Égyptienne, 2010.
- 3- Mahmoud Najib Hosni, Explication du droit pénal – Partie générale, Publications de la Bibliothèque Nationale du Qatar, 1996.
- 4- Hossam Eddine Al-Ahmad, Les crimes de piraterie maritime à la lumière des législations et conventions internationales, Publications Al-Halabi Juridiques, 2010.
- 5- Aboud Sarraj, Explication du droit pénal – Partie générale, Tome I : Théorie de l’infraction, Publications de l’Université de Damas, 2007.
- 6- Amr Al-Saeed Ramadan, Explication du droit pénal – Partie générale, Publications de Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Le Caire, Égypte, 1986.
- 7- Raouf Obeid, La causalité pénale entre la doctrine et la jurisprudence, Publications de Dar Al-Fikr Al-Arabi, Égypte, 1984.
- 8- Mohamed Naeem Farhat, La lutte contre la traite des êtres humains : formes d’incrimination, limites de la répression et coopération judiciaire égyptienne et internationale en matière de poursuite des auteurs, de saisie et de gel des avoirs (loi égyptienne n° 64 de 2010), 2011.
- 9- Achraf Shams Eddine, Principes du droit pénal international, Publications de Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Le Caire, Égypte, 2^e édition, 1998.
- 10- Mohamed Sami Abdelhamid, Principes du droit international public, Dar Al-Matbouat, Alexandrie, Égypte, 1989.
- 11- Ibrahim El-Sayed Ahmed Ramadan, La responsabilité internationale pour la piraterie maritime en haute mer à la lumière du droit international public, Publications de Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Le Caire, Égypte, 2016.

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

- 12- Adel Abdallah Al-Masdi, Les actes de piraterie au large des côtes somaliennes et les mesures de lutte à leur encontre à la lumière du droit international et des résolutions du Conseil de sécurité, Publications de Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Le Caire, Égypte, 2010.
- 13- Mohamed Saadi, La piraterie maritime entre tentatives de lutte et incapacité de poursuite judiciaire, Publications du Centre Démocratique Arabe d'Études Stratégiques, Politiques et Économiques, Berlin, Allemagne, 2022.

2/ Les mémoires et thèses scientifiques :

- 1- Mohammad Qasim Nafil, « Le crime de piraterie maritime », mémoire de master, Université Al-Nahrain, Bagdad, Irak, 2013.
- 2- Hossam Eddine Bouaisi, « La piraterie maritime et son impact sur la région arabe », thèse de doctorat, Faculté de droit et de sciences politiques, Université Hadj Lakhdar, Batna, Algérie, 2013.
- 3- Islam Rashwan Mohammad, « Le crime de piraterie maritime », mémoire de master, Faculté de droit, Université de Mansoura, Égypte, 2024.

3/ Les recherches et les articles publiés :

- 1- Maya Khater, « Le cadre juridique de la piraterie maritime », Revue des sciences économiques et juridiques de l'Université de Damas, vol. 27, n° 4, Syrie, 2011.
- 2- Maysaa Saeed Moussa Baydoun, « La compétence en matière de lutte contre la piraterie maritime », Revue de recherche juridique et économique, Faculté de droit, Université de Mansoura, Égypte, vol. 67, 2018.

Les références Français :

- 1- Rapport de l'ONODC, Office de Nations-Unies contre la drogue et le crime, Criminalité transnationale en Afrique de l'Ouest, Une évaluation des menaces, Ibid, p.p.47 au 54.
- 2- Amélie-Anne Flagel, Ibid
- 3- Stefan Eklof Amirell, La piraterie maritime en Afrique contemporaine, Revue Politique africaine n°116 Janvier 2009

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

- 4- Eric Frécon, La résistance des Etats est-asiatiques face au défi pirate sur les mers de l'après-guerre froide, Ibis
-

¹¹ - En réalité, la piraterie maritime est liée à des réseaux nationaux connectés à la criminalité organisée. La Convention arabe de lutte contre la criminalité organisée transnationale, adoptée au Caire (Égypte) le 21 décembre 2010, classe la piraterie maritime comme un crime organisé transnational dans son article 14, en le considérant comme un crime international nécessitant une coopération internationale pour être traité. Elle déclare ainsi : (Tout État Partie s'engage à prendre les mesures nécessaires dans le cadre de sa législation nationale pour l'incrimination de la piraterie maritime lorsqu'elle est commise par un groupe criminel organisé) Voir aussi : Rapport de l'ONODC, Office de Nations-Unies contre la drogue et le crime, Criminalité transnationale en Afrique de l'Ouest, Une évaluation des menaces, Ibid., p.p.47 au 54.

2 - Maya Khater, Le cadre juridique de la piraterie maritime, Journal des sciences économiques et juridiques de l'Université de Damas, numéro 4, volume 27, Syrie, 2011, p.

3 - Abou Al-Khair Ahmed Attia, Aspects juridiques de la lutte contre la piraterie maritime, Éditions Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Le Caire/Égypte, 2009, p. 48.

4 -Abdullah Al-Hawari, La piraterie maritime à la lumière du droit international, Publications de la bibliothèque égyptienne, Égypte, 2010, p. 20.

5 - Islam Rashwan Mohammad, Le crime de piraterie maritime, mémoire de maîtrise, faculté de droit, université de Mansoura, Égypte, 2024, p. 23.

6 - Abu al-Khair Ahmad Atiya, op. Cit. p. 59.

7 - Mohammed Qasim Nafil, Le crime de piraterie maritime, mémoire de magister, Université Al-Nahrain, Bagdad/Irak, 2013, p. 40.

8- Mohammad Najib Husni, Explication du droit pénal – Partie générale, Publications de la Bibliothèque nationale du Qatar, 1996, p. 61.

9 - Mohammad Najib Hosni, op. cit. p. 62.

10 -Islam Rashwan Mohammad, Le crime de piraterie maritime, p. 33.

11 - Mohammad Najib Husni, op. Cit. p. 89.

12 - Hossam Al-Din Al-Ahmad, Les crimes de piraterie maritime à la lumière de la législation et des accords internationaux, Al-Halabi Legal Publications, 2010, p. 56.

13- Aboud Siraj, Explication du Code pénal, Section générale, Première partie, Théorie du crime, Publications de l'Université de Damas, 2007, p. 122.

14 - Mohammad Najib Husni, op. cit. p. 293.

15 - Amr Al-Sayeed Ramadan, Explication du Code pénal, Section générale, Éditions Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Le Caire/Égypte, 1986, p. 107.

16- Ahmed Fathi Sorour, Le médiateur en droit pénal, Dar Al Nahda Al Arabiya, 1986, p. 291.

17-Raouf Obeid, Causalité pénale entre la jurisprudence et le pouvoir judiciaire, Publications Dar Al-Fikr Al-Arabi, Le Caire/Égypte, 1984, p. 120.

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

- 18 - Mohammad Najib Husni, op. Cit. p. 310.
- 19 - Mohamed Naeem Farhat, Lutte contre la traite des êtres humains : formes de criminalisation, limites de la peine, coopération judiciaire égyptienne et étrangère concernant le suivi des auteurs d'infractions et la saisie et le gel des fonds dans la loi égyptienne n° 64 de 2010, 2011, p. 140.
- 20 - Abdullah Al-Hawari, op.cit., p. 71.
- 21 - Ashraf Shamas El-Din, Principes du droit pénal international, deuxième édition, Dar Al-Nahda Al-Arabiya Publications, Le Caire/Égypte, 1998, p. 159.
- 22 - Muhammad Sami Abdul Hamid, Principes de droit international public, Publications de la Presse universitaire, Alexandrie/Égypte, 1989, p. 40.
- 23 - Maysaa Saeed Moussa Baydoun, Spécialisation dans la lutte contre la piraterie maritime, Journal de recherche juridique et économique, Faculté de droit, Université de Mansoura, Égypte, Numéro 67, 2018, p.361
- ²⁴ — Ibrahim El-Sayed Ahmed Ramadan, La responsabilité internationale en matière de piraterie maritime en haute mer à la lumière des dispositions du droit international public, Éditions Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Le Caire, Égypte, 2016, p. 213.
- 25 - Ibid, p214
- 26 - Adel Abdullah Al-Masdi, La piraterie au large des côtes somaliennes et les mesures pour la combattre à la lumière des règles du droit international et des résolutions du Conseil de sécurité, Dar Al-Nahda Al-Arabiya Publications, Le Caire/Égypte, 2010, p. 103.
- 27 - Ibid., p. 104.
- 28 - Ibrahim El-Sayed Ahmed Ramadan, op.cit., p. 224.
- 29 - Inas Mohammad Al-Bahji et Youssef Al-Masri, Le crime de piraterie maritime en droit international, Centre national des publications juridiques, Le Caire/Égypte, 2010, p. 254.
- 30 - Ibrahim El-Sayed Ahmed Ramadan, op.cit, p. 228.
- 31 - Amélie-Anne Flagel, Ibid, p.73.
- 32 - Hossam Eddine Bouaissi, op.cit, p165
- 33 - Ibrahim El-Sayed Ahmed Ramadan, op.cit, p. 210.
- 34 - Mohammed Saadi, Piraterie maritime : entre la tentative de la combattre et l'incapacité de la poursuivre, Publications du Centre démocratique arabe d'études stratégiques, politiques et économiques, Berlin/Allemagne, 2022, p. 63.
- 35 - Ibrahim Al-Sayed Ahmed Ramadan, op. cit. p. 210 et s.
- 36 - Inas Mohammad Al-Bahji et Yusuf Al-Masri, op.cit, p. 91.
- 37 - Stefan Eklof Amirell, La piraterie maritime en Afrique contemporaine, Revue Politique africaine n°116 Janvier 2009, p. 110.
- 38 - Ibid, p.p.111/112.
- 39 - Ibrahim El-Sayed Ahmed Ramadan, op.cit, p. 213.
- 40 - Ibid. p.110.
- 41 - Ibid.
- 42 - Ibrahim El-Sayed Ahmed Ramadan, op.cit, p. 213.

Les contraintes de la lutte contre la piraterie maritime au niveau national et international

- 43- Stefan Eklof Amirell, op.cit, p. 112. -
- 44- Amélie-Anne Flagel, Ibid, p.p.74/75. -
- 45 - Eric Frécon, La résistance des Etats est-asiatiques face au défi pirate sur les mers de l'après-guerre froide, Ibis, p.250.
- 46 - Ibrahim El-Sayed Ahmed Ramadan, op.cit, p. 221.
- 47 - Inas Mohammad Al-Bahji et Yusuf Al-Masri, op.cit, p. 249.
- 48 - Ibrahim El-Sayed Ahmed Ramadan, op.cit, p. 220.
- 49 - Ibid., p. 221.
- 50 - Ibid., p. 226.
- 51 - Eric Frécon, La résistance des Etats est-asiatiques face au défi pirate sur les mers De l'après-guerre froide, Ibid, p.p.252 au 254.
- 52 - Ibrahim El-Sayed Ahmed Ramadan, op.cit, p. 220.
- 53 - Adel Abdullah Al-Masdi, op.cit, p. 104.
- 54 - Ibid., p. 221.
- 55 - Ibrahim El-Sayed Ahmed Ramadan, op.cit, p. 213.
- 56 - Hossam Eddine Bouaissi op.cit, p166.
- 57 - Ibid., p. 223.
- 58 - Hossam Eddine Bouaissi, op.cit, p224.
- 59 - Ibid., p. 225.