

JX

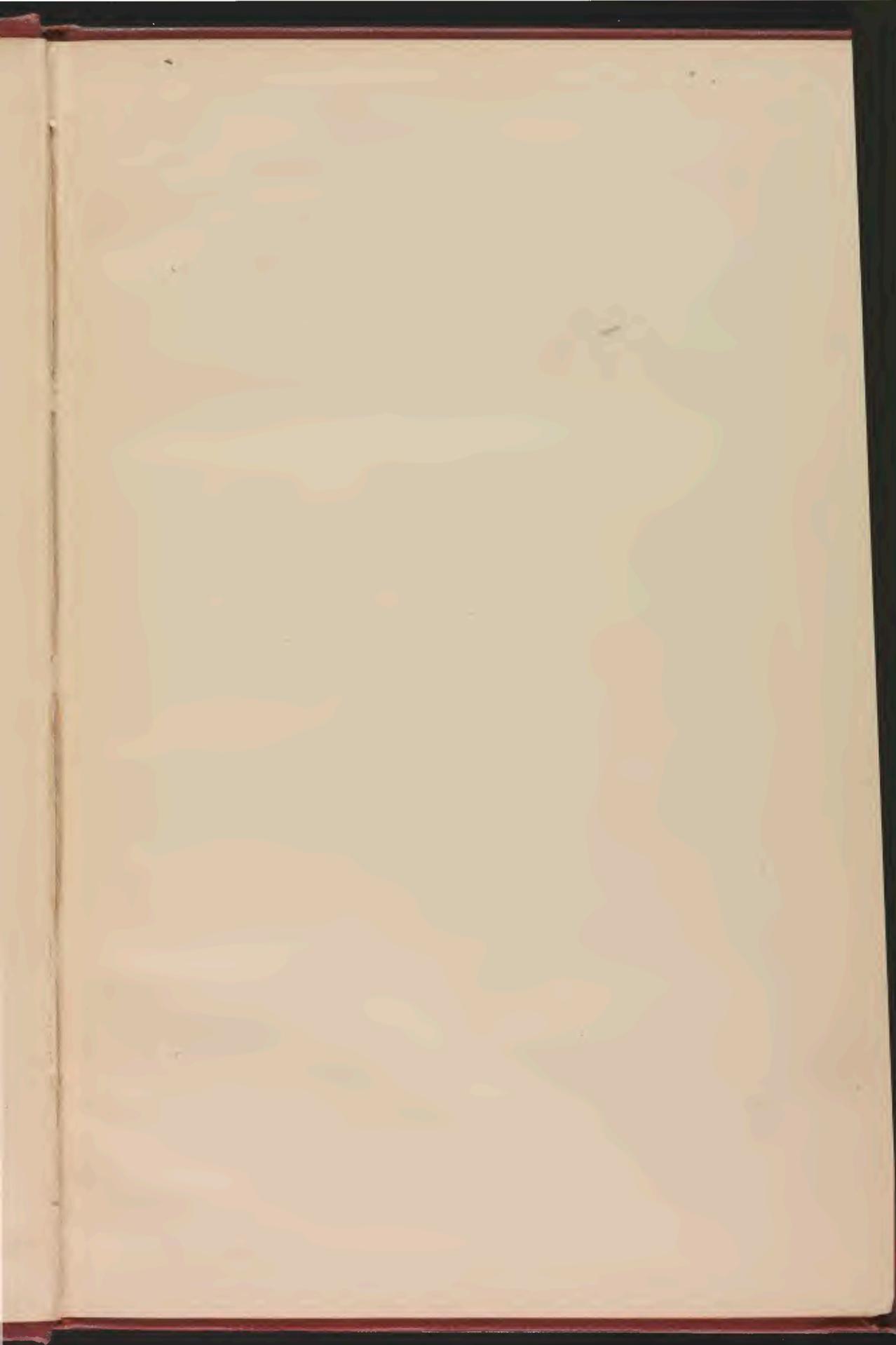
4444

J4



Class JX 4444

Book J4









UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

---

# LA PIRATERIE

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*présentée et soutenue le mardi 16 juin 1903, à 8 heures*

PAR

**J. JEANNEL**

---

*Président:* M. RENAULT.

*Suffragants:* { MM. LAINÉ  
PIÉDELIEVRE } *professeurs.*

---

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE  
ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

—  
1903



1

116  
1880

THÈSE  
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

---

# LA PIRATERIE

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT

---

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-DESSUS  
*sera soutenu le mardi 16 juin 1903, à 8 heures*

PAR

**J. JEANNEL**

---

*Président:* M. RENAULT.

*Suffragants:* { MM. LAINÉ  
PIÉDELIEVRE } *professeurs.*

---

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE  
ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14. RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER. 13

---

1903

JX4444  
.J4

319891  
23

## INTRODUCTION

La piraterie est jusqu'à présent le seul crime de droit des gens. On entend par là non pas un crime puni par les législations de tous les Etats, car alors l'assassinat, le vol, mériteraient eux aussi cette appellation, mais un crime dont les auteurs peuvent être saisis par les autorités d'une nation quelconque et jugés par les tribunaux de cette nation. En principe, les lois d'un Etat n'ont d'empire que dans les limites de son territoire et sur les personnes qui lui appartiennent par la nationalité ou qui, par leur séjour, sont soumises à sa juridiction, en droit ou en fait, temporairement ou d'une manière durable. L'Etat ne peut donc exercer en dehors de ces limites les attributions relatives à la justice et à la police qui sont la conséquence de la souveraineté. On admet cependant dans la doctrine et dans la pratique qu'il doit être autorisé à poursuivre sur mer, par le moyen des navires de guerre, les individus coupables de piraterie quel que soit leur pays d'origine et en quelque lieu que le crime ait été commis.

Il n'y a pas d'ailleurs, dans cette faculté de procéder contre les pirates accordée aux navires de guerre de toutes les nations, une exception à la règle suivant laquelle les navires ne sont soumis en pleine mer qu'à la juridiction de leur patrie ; cette faculté repose sur la présomption que les navires des pirates et leurs équipages n'appartiennent à aucune nation, qu'ils sont dénationalisés et qu'ils ne peuvent revendiquer la protection d'aucun pavillon. Le pirate est l'ennemi de toute intercourse paisible ; or, en temps de paix, la tâche principale de la marine militaire, outre la préparation à la guerre, consiste à protéger le commerce national, ce commerce ne peut se faire sans cette protection ; si elle venait à manquer, la mer deviendrait vite un repaire de brigands, comme jadis à peu près partout et comme aujourd'hui encore dans les régions où il n'y a pas lieu de craindre l'intervention continuelle des forces navales.

Mais on comprend facilement que cette protection qui incombe aux navires de guerre, ne saurait être limitée à la marine marchande de leur propre nationalité. Nous verrons que, par définition, le pirate s'attaque à tous les navires *indistinctement*. La mission des navires de guerre comprend donc le droit et le devoir d'intervenir, lorsque la sécurité de la mer est troublée ou menacée, afin de protéger les intérêts de toutes les nations commerçantes, dont les pirates sont les ennemis communs.

Ce devoir des marines militaires n'exclut pas le droit

pour tous les navigateurs, s'ils se sentent en force, de courir sus aux pirates et de les arrêter, ce n'est là que l'exercice du droit de défense. Il y a tout au moins obligation pour les capitaines de navires de commerce qui ont rencontré des pirates et qui n'ont pas été attaqués par eux, de signaler la rencontre de ces brigands de la mer aux navires de guerre qu'ils trouvent sur leur route, ou aux plus prochaines stations navales.

Mais ce qu'il faut retenir, c'est qu'il est permis à quiconque tient la mer de poursuivre les pirates et de s'en emparer par tous les moyens possibles, quand bien même ils se recommanderaient d'une nationalité quelconque, car ils n'ont plus de nationalité, ils ont été dénationalisés par leur crime, ils sont une menace pour les navigateurs de tous les pays, leur répression intéresse toutes les nations.

A ce droit de capture appartenant aux navires de tous les pays, correspond pour les tribunaux de tous les Etats le droit de juger les pirates, quel que soit le lieu où ils ont été arrêtés. En s'attaquant aux intérêts du commerce maritime du monde entier, les pirates sont devenus justiciables de toutes les nations civilisées. C'est dans ce sens que le droit qu'ont tous les Etats de poursuivre les pirates est intimement lié au droit de les punir ; ils ont tous le droit de poursuivre les pirates, les tribunaux compétents de tous peuvent être appelés à les juger.

Telle est la piraterie crime de droit des gens. Il y en

a une autre, il y a ce que nous appellerons la piraterie suivant la loi particulière d'un Etat, ou de droit international conventionnel, c'est - à - dire suivant le droit conventionnel commun à plusieurs Etats. Il est en effet certains actes qui sont qualifiés d'actes de piraterie par les lois intérieures d'une nation et auxquels le droit des gens n'attache pas la même signification. Ce n'est pas en vertu du droit international que les auteurs de ces actes sont jugés et punis, mais seulement en vertu des lois spéciales qui les assimilent aux pirates, lois qui ne peuvent être appliquées que par l'Etat qui les a rendues, et seulement à l'égard des propres sujets de cet Etat ou dans les lieux qui dépendent de sa juridiction. En un mot, les auteurs de ces actes qualifiés de piraterie seulement par la loi intérieure de tel Etat ou par un traité, ne sont pas des pirates, ils ne sont qu'assimilés aux pirates.

Dans une première partie nous traiterons de la piraterie de droit des gens ; après avoir défini ce que c'est que la piraterie et déterminé ses caractères constitutifs, nous en tracerons l'histoire, en nous arrêtant particulièrement sur les Etats barbaresques et nous terminerons par la question de la procédure et par celle du sort des biens repris sur les pirates.

Dans une seconde partie, nous traiterons des faits assimilés à la piraterie par la loi particulière de tel ou tel Etat ou par des traités passés entre deux ou plu-

sieurs Etats, nous parlerons d'abord de la course et de la traite des noirs envisagées au point de vue de leur assimilation et de leurs rapports avec la piraterie, et nous finirons par l'étude de la loi française sur la piraterie, du 10 avril 1825.



## PREMIÈRE PARTIE

### PIRATERIE DE DROIT DES GENS

#### CHAPITRE PREMIER

##### DÉFINITIONS ET CARACTÈRES CONSTITUTIFS DE LA PIRATERIE

Le mot pirate vient du grec *πειραων*, qui signifie tenter, courir la chance. On comprend sous le nom de piraterie une expédition armée entreprise sur mer sans autorisation de l'Etat et usant de la violence pour obtenir un gain. Le but principal est l'appropriation illégale de cargaisons ou l'enlèvement des individus, ou bien les deux choses à la fois ; les moyens employés sont le vol à main armée et la violence contre les personnes ; on y joint ordinairement la destruction du bâtiment pillé et parfois la mise à mort de l'équipage.

En somme, comme le dit Pradier-Fodéré (1), « La

(1) *Traité de Droit International*, 1891, tome V.

piraterie est le brigandage sur la mer ». Quelques auteurs ajoutent brigandage *organisé* ; ce mot semble inutile. La piraterie organisée a existé, il est vrai, mais il y a eu aussi des pirates en nombre considérable qui ont exercé isolément leur criminel métier. L'organisation pourra avoir pour conséquence de donner plus de force, plus d'ampleur à la piraterie, elle pourra la légaliser en quelque sorte, la transformer en institution reconnue et acceptée, en faire la base et la raison d'être d'un Etat pendant plusieurs siècles, mais elle ne doit pas prendre place parmi les caractères propres de la piraterie.

Il faut donc se borner à dire que la piraterie est le brigandage exercé sur mer, et peu importe du reste pour la qualification de ce brigandage qu'il s'accomplisse en pleine mer ou sur les côtes. Calvo, cependant, tient pour la pleine mer ; il fait une distinction entre les pirates et les forbans : les pirates exerçant leurs déprédations en pleine mer, les forbans opérant par mer sur les côtes. En général, il est vrai, les pirates se tiennent sur la haute mer, mais il ne s'ensuit pas qu'ils n'accomplissent pas, quand ils le peuvent, leurs actes de brigandage sur les côtes. La distinction entre la piraterie en pleine mer et celle qui est exercée sur les côtes, c'est-à-dire dans les mers territoriales, n'a d'intérêt qu'en ce qui concerne la compétence en matière de répression de ce crime.

Le propre de la piraterie, le caractère essentiel du

pirate, c'est de courir les mers pour son compte, sans y être autorisé par le gouvernement d'aucun Etat, dans le but de commettre des actes de déprédation, d'attaquer les navires de commerce de toutes les nations indistinctement, de s'en emparer de force, de les piller à main armée, de commettre toutes autres sortes d'attentats contre les personnes, de voler ou de détruire le bien d'autrui.

Les pirates, dit Ortolan (1), qu'en langage vulgaire marin on appelle aussi écumeurs de mer, sont ceux qui courent les mers de leur propre autorité, pour y commettre des actes de déprédation, pillant à main armée, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, les navires de toutes les nations, sans faire d'autre distinction que celle qui leur convient pour assurer l'impunité de leurs méfaits : les actes criminels commis par de tels malfaiteurs constituent le crime de piraterie.

« *Qui autem nullius principis auctoritate, sive mari, sive terra, rapiunt, piratarum prædonumque intelliguntur.* » (Bynkershœck, *Quæst. jur. pub.*, lib. I, cap. 17).

Les pirates sont donc sur mer ce que sont sur terre ces bandes organisées volant et assassinant sur les grandes routes. Seulement, les pirates prenant pour théâtre de leurs brigandages un terrain neutre, un lieu

(1) *Diplomatie de la Mer*, tome I.

commun à tous les hommes, et attaquant indistinctement toutes les nations, leur métier est encore plus préjudiciable à la société. Ils sont les ennemis du genre humain tout entier ; ils sont hors le droit des gens ; il est permis et ordonné à chacun de leur courir sus et de s'en emparer par tous les moyens possibles ; et l'Etat dont les citoyens en ont fait la capture est appelé avant tous à leur faire subir la juste punition de leurs crimes.

Dudley-Field (1) ne pense pas que le vol soit nécessairement un des éléments caractéristiques de la piraterie. Il estime que le motif des violences exercées par les pirates « peut être, soit la méchanceté gratuite, soit le désir de tirer vengeance de torts réels ou supposés, imputés à des personnes, à des classes de personnes, ou à une autorité nationale particulière. »

Bluntschli (2) est de cet avis : « On devra néanmoins considérer comme pirates, dit-il, les bâtiments qui se mettent en course pour détruire les navires d'une nation étrangère, pour couler bas la cargaison de ces navires, dévaster les rivages de l'Etat dont ceux-ci dépendent et y mettre tout à feu et à sang, non dans l'intention de faire une spéculation avantageuse, mais pour assouvir leur haine et leur vengeance. »

Il paraît difficile d'adopter cette opinion, parce qu'il n'y a pas de brigandage par haine, par vengeance ; on ne se livre pas à la vengeance et à l'assouvissement de

(1) *Projet d'un Code international*, trad. Rolin, 1881.

(2) *Le droit international codifié*, trad. Lardy.

ses haines d'une manière permanente. En admettant même qu'on puisse faire de la vengeance une pratique continue, les actes violents dont elle serait le motif ne pourraient être dirigés que contre les navires d'une nation déterminée, car il n'est pas possible de supposer un besoin de vengeance, une haine contre toutes les nations de l'univers : or, la piraterie est une menace à l'adresse de toutes les nations indistinctement, menace qui a sa source dans l'avidité du gain. On peut donc affirmer que l'intention de s'approprier les dépouilles des victimes est incontestablement un des éléments constitutifs de la piraterie.

D'ailleurs, si nous examinons les opinions des différents auteurs, nous verrons qu'ils partagent, en général, cette manière de voir.

Vattel (1) ne donne point de définition de la piraterie, mais il parle incidemment de ces « repaires d'écumeurs de mer, chez qui l'amour du pillage, ou la crainte d'un fort châtement, sont les seules règles de la paix ou de la guerre ».

Klüber (2) : les pirates sont ceux qui, « sans être autorisés par aucun gouvernement, exercent sur mer le métier de voleurs ».

Heffter (3) : « la piraterie consiste dans l'arrestation et dans la prise violente des navires et des biens qui s'y

(1) *Le droit des gens*, annoté par Pradier-Fodéré, 1863, t. II, p. 54.

(2) *Droit des gens moderne de l'Europe*, 1874, p. 376.

(3) *Le droit international de l'Europe*, 1873, trad. Bergson, p. 203.

trouvent, dans un but de nuire et sans justifier d'une commission délivrée à cet effet par un gouvernement responsable. »

Wheaton (1) : « les pirates sont ceux qui courent les mers, de leur propre autorité, pour y commettre des actes de déprédation, pillant à main armée, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, les navires de toutes les nations. »

Cauchy (2) : « la convoitise du vol, rendue plus ardente par l'espérance d'une plus riche proie, a toujours fait de la piraterie le plus redoutable des brigandages. »

Pasquale-Fiore dit expressément que le pirate est un voleur de mer. Il entend par piraterie « tout vol d'un vaisseau commis sur mer par la force et sans autorisation du gouvernement. » Il considère comme acte de piraterie « tout acte quelconque de rapine commis avec violence, tout acte de déprédation en pleine mer avec l'intention de dérober et de dépouiller indistinctement » (3).

La conclusion à tirer de tout ceci est que la piraterie est le brigandage sur mer ; le but du pirate est la capture illégale et l'appropriation des navires et de leurs cargaisons ou l'enlèvement des personnes ; quelquefois les deux actes. Les moyens employés sont la violence à main armée, souvent la destruction après pillage du

(1) *Eléments de droit international*, t. I, p. 141.

(2) *Le droit maritime international*, t. I, p. 46.

(3) *Nouveau droit international public*, trad. Pradier-Fodéré, 1868, t. I, p. 319.

navire assailli, trop souvent la mise à mort de l'équipage, sans distinction de la nationalité des victimes de leurs déprédations. C'est pour cela qu'on considère les pirates comme n'ayant plus de nationalité et ne pouvant invoquer la protection d'aucun pavillon.

Ortolan dit très justement à ce propos : « Il est évident que les navires qui se livrent à la piraterie ne peuvent avoir reçu l'autorisation d'aucun Etat civilisé d'exercer un pareil métier. Si, dans leurs courses criminelles, ces navires arborent les couleurs d'une nation, ce sont des couleurs usurpées qui ne peuvent les protéger ; s'ils ont en leur possession des papiers de bord qui paraissent en règle, ces papiers sont illégitimes et dus à la fraude, ou peut-être à un crime dont la mer a englouti les traces dans ses profondeurs impénétrables. Les vrais bâtiments pirates n'ont donc pas de nationalité, ou s'ils en avaient une originairement, ils l'ont perdue par leur crime et se trouvent ainsi dénationalisés. Cette absence de nationalité et les résultats de la piraterie qui atteignent ou qui peuvent atteindre tous les navigateurs, font de ce crime, un crime contre la loi des nations. Voilà pourquoi, tout navigateur est autorisé à arrêter les pirates, dont les actes, quels qu'en soient les auteurs et en quelque lieu qu'ils aient été commis, tombent sous la juridiction des tribunaux de chaque Etat. »

Il faut cependant remarquer que toute entreprise ayant pour but le vol en mer n'a pas le caractère de

piraterie. Particulièrement, on ne doit pas confondre avec la piraterie le vol d'objets échoués, même lorsqu'il est pratiqué comme une industrie; il est vrai que cette confusion s'est produite très souvent.

Le voleur d'épaves ne passe pas, comme le pirate, pour être sans nationalité, bien qu'il porte atteinte à la sécurité des mers; mais il exerce ce métier dans les eaux soumises à l'autorité d'un souverain déterminé, tandis que la sphère d'action du pirate est ordinairement la pleine mer, qui n'est sous la domination de personne. Le voleur d'épaves peut fort bien être en droit de porter un pavillon national quelconque, le pirate ne peut s'en servir qu'en l'usurpant.

Remarquons encore que le fait de la piraterie peut très bien se rencontrer quand bien même le navire n'a pas été équipé dans ce but, ou lorsqu'il a commencé le voyage sans intention criminelle. Si, par exemple, à la suite d'une révolte à bord, les rebelles se sont rendus maîtres du navire et s'en sont servis pour commettre des actes de rapine qui ont le caractère d'actes de piraterie, le navire perd la protection du pavillon originaire, il est considéré comme dénationalisé.

Par contre, pour un navire de guerre, un doute peut s'élever sur la question de savoir si un tel navire, dans telles conditions, est ou n'est pas pirate. Certains auteurs, Perels par exemple, décident que « si des navires de guerre, au lieu de restreindre leur action, comme c'est leur devoir, à des faits militaires, abusent de leur pou-

voir et commettent, lorsque l'occasion se présente, des actes de violence et de vol contre les navires des nations amies et neutres, on ne sera pas autorisé à les tenir pour pirates » (*Droit maritime international*, trad. Arendt, 1884).

Dans la pratique, on a vu, à propos de l'affaire du *Huascar*, une solution différente appliquée par l'Angleterre. Ce navire était un navire de guerre péruvien sur lequel éclata, le 6 mai 1877 une révolte en faveur de don Nicolas Pierola et qui retint plusieurs paquebots anglais en pleine mer, pour leur demander livraison de la correspondance dont ils étaient porteurs pour le gouvernement péruvien. Celui-ci n'avait pas déclaré pirate ou assimilé aux pirates le navire tombé entre les mains des rebelles, mais il avait simplement décliné toute responsabilité à raison des faits qui pourraient être commis par l'équipage. Il n'envisageait l'affaire que comme un délit militaire d'une certaine gravité.

Cependant le 29 mai, l'amiral anglais de Horsey, commandant les forces navales anglaises du Pacifique, attaqua le *Huascar*, le somma de se rendre et, sur son refus, engagea un combat inégal qui dura plusieurs heures. Le *Huascar* profita de l'obscurité pour gagner Iquique où se trouvait l'escadre péruvienne, à laquelle il se rendit.

Le gouvernement péruvien formula sur le champ une demande en réparation pour l'offense faite à la souveraineté et à l'indépendance du Pérou.

L'Angleterre répondit que l'attaque du *Huascar* avait été le seul moyen d'obtenir réparation pour les arrestations de paquebots anglais. Après beaucoup de discussions, lord Derby reconnut que, tout en ne désapprouvant pas la conduite de l'amiral de Horsey, celui-ci aurait agi beaucoup plus judicieusement, s'il avait tâché d'obtenir au moyen de remontrances une réparation légitime. Il est évident en effet que, dans cette affaire, le gouvernement intéressé n'ayant pas déclaré pirate ou assimilé aux pirates le navire rebelle, la question de piraterie n'avait pu, sous aucun point de vue, se poser.

## CHAPITRE II

### HISTORIQUE ANTIQUITÉ. MOYEN-ÂGE

La piraterie se révèle au début comme une condition inhérente à l'état social. Elle fut pour les antiques peuplades maritimes une nécessité qui naquit de la difficulté de pourvoir aux premiers besoins de l'existence. Les tribus primitives entreprirent la piraterie sur mer comme la guerre sur le continent, afin de se procurer des vivres.

Pendant toute cette période préhistorique, la piraterie fut une profession parfaitement avouable.

Tous les peuples des côtes de la Méditerranée ont pratiqué la piraterie au début de leur existence, soit d'une manière générale dans leurs incursions, soit d'une façon plus restreinte, dans des expéditions aventureuses. Celles-ci étaient néanmoins profitables, puisque

ces aventuriers agrandirent les bornes du monde connu et furent en même temps, des négociants échangeant les produits des divers pays et répandant dans tout le bassin méditerranéen, l'usage de l'écriture, les cultes et les arts orientaux.

Quand les différentes races se furent constituées en nations, elles luttèrent entre elles pour conquérir la suprématie maritime appelée l'Empire de la mer.

Presque tous les peuples la possédèrent successivement et tous en firent le même usage. En plein épanouissement de la civilisation grecque, l'Empire de la mer était défini par un écrivain politique athénien : l'avantage de pouvoir faire des courses et de ravager les États étrangers, sans crainte de représailles.

Lorsque Rome aura vaincu et détruit Carthage, la piraterie changera de caractère. Elle cessera d'être le produit et la manifestation violente d'une rivalité maritime ; elle ne sera plus une course considérée comme légitime, elle deviendra un véritable brigandage. Dans cette période, la piraterie n'a pas de nation. C'est comme une revanche de tous les vaincus insoumis contre le vainqueur. Pendant un certain temps, à Rome, la piraterie préoccupa le peuple plus vivement même que les guerres civiles et étrangères et lorsqu'un blocus étroit se fit autour de l'Italie, force fut au gouvernement de prendre enfin d'énergiques mesures pour rompre la coalition des bandits contre Rome affamée. Pompée et ses lieutenants triomphèrent de la piraterie.

Elle reparut dans les désordres qui suivirent la mort de César : le fils de Pompée la réorganisa et la fit servir à ses desseins, comme jadis Mithridate. Auguste, aidé par le célèbre Agrippa, parviendra, après une lutte acharnée et pleine de périls, à la dompter complètement.

Ignorée sous l'Empire, grâce à la bonne administration des empereurs, la piraterie renaîtra, au moment des invasions, avec les mêmes caractères que dans les temps primitifs. Constantin et ses successeurs sauront la contenir par la force de leurs flottes et de leurs armées et par celle de leur politique et de leurs lois. Elle réapparaîtra avec les Normands, les Sarrasins et les Musulmans, fanatiques et implacables envers les chrétiens.

A partir de ce moment, pendant tout le moyen âge, les temps modernes, et jusqu'en 1830, les pirates infesteront les mers et les côtes de l'Europe, y portant le ravage et la désolation. Chrétiens et infidèles se livrèrent au brigandage avec le même acharnement et quand, au début du xvi<sup>e</sup> siècle, la piraterie eut été chassée d'Europe par la civilisation, ce fut sur les côtes septentrionales d'Afrique qu'elle se réfugia. Un jour, des pirates, restés célèbres sous le nom de Barbaresques, débarquèrent hardiment dans Alger, s'emparèrent du pouvoir et, avec l'appui des Turcs, y assirent leur domination. Ces brigands furent bientôt les maîtres absolus de la Méditerranée, et cela jusqu'au milieu du

xix<sup>e</sup> siècle. Pour que le brigandage maritime disparût, il ne pouvait, en effet, suffire de faire la guerre aux Barbaresques ; il fallait qu'un grand Etat s'emparât de la Barbarie : c'est en 1830 seulement qu'un pareil résultat se produisit : La France, en conquérant l'Algérie, a donné le coup mortel à la piraterie.

### § I. — Antiquité

Si l'on cherche à se rendre compte de la vie des premiers Phéniciens, de leurs exploits, de leurs conquêtes, on voit qu'ils ne se faisaient pas faute d'exercer la piraterie sur les mers. Lélèges, Cariens et Phéniciens, à l'instar des Normands du moyen âge, s'en allaient au loin à la recherche d'aventures profitables ; ils rôdaient le long des côtes, toujours à l'affût de belles occasions et de bons coups de main. S'ils n'étaient pas en force, ils débarquaient paisiblement et vendaient leurs marchandises. S'ils se croyaient assurés du succès, l'instinct pillard reprenait le dessus : ils brûlaient les moissons, saqueageaient les bourgs et les temples isolés, enlevaient tout ce qui leur tombait entre les mains, principalement les femmes et les enfants, qu'ils vendaient à un prix élevé sur les marchés d'esclaves de l'Asie, ou que les parents rachetaient par de fortes rançons. Pline a fait un éloge magnifique de ce

grand peuple, en disant que le genre humain lui était redevable de cinq choses : des lettres, de l'astronomie, de la navigation, de la discipline militaire et de l'architecture. Cette grande conquête de l'intelligence humaine est liée intimement à l'origine du commerce maritime, et comme la navigation était d'abord une véritable piraterie, c'est à l'existence audacieuse des marins phéniciens qu'il faut faire remonter l'origine et le rayonnement de l'invention de l'écriture chez les différentes nations du bassin de la Méditerranée.

Les Phéniciens furent aussi les premiers à prendre des mesures de répression contre la piraterie. Une de leurs colonies, celle de l'île de Crète, eut vite une prééminence maritime célèbre. Minos, roi de Crète, fut le premier législateur de la mer (xiv<sup>e</sup> s. av. J.-C.). Il fit aux pirates une guerre d'extermination et rétablit la sécurité sur la mer. Il proposa aux Grecs un code maritime qui reçut la sanction générale. Après son règne, la puissance de la Crète déclina et la mer redevint le théâtre des brigandages. Les marchands ne connurent plus qu'un seul mode de défense que Cicéron appelle « *ομόπλοια* » ou voyages de conserve.

Après la Crète, Rhodes se signala par une grande puissance maritime. Les lois maritimes des Rhodiens eurent une grande célébrité et inspirèrent, nous le verrons, la plupart des codes maritimes du moyen-âge.

« Les premiers Grecs, dit Montesquieu, étaient tous pirates (*Esprit des lois*, XXI, 7). » Rien n'est plus exact

et cela s'explique facilement, étant donné d'un côté les mœurs de l'époque et de l'autre la nature physique des côtes de la Grèce, profondément découpées, et l'existence de nombreuses îles dans les mers qui avoisinent ces côtes. Après la guerre de Troie, les Grecs construisirent des flottes et envoyèrent des colonies dans un grand nombre de pays.

Fille de Sidon et de Tyr, Carthage avait hérité de l'ardeur aux expéditions maritimes et du génie commercial propre aux Phéniciens. Les Phéniciens avaient perdu peu à peu la suprématie maritime dans le bassin oriental de la Méditerranée. Carthage devint la capitale d'un nouvel empire maritime phénicien. L'antique race araméenne, dont Carthage était fille, nourrissait une haine implacable contre la race grecque. Tout vaisseau étranger surpris dans les eaux de Sardaigne et vers les colonnes d'Hercule par les Carthaginois, était pillé et l'équipage jeté à la mer. C'était un singulier droit des gens, comme dit Montesquieu (*Esprit des lois*, XXI, 11).

Les Carthaginois avaient fait une alliance armée avec l'Etrurie. Carthage domina en Sardaigne et l'Etrurie en Corse. Une alliance fut aussi conclue entre Rome et Carthage. Polybe nous a conservé le texte de deux traités qui nous renseignent sur l'usage que les peuples anciens faisaient de leur puissance maritime. Deux Etats contractent une alliance dans laquelle l'un d'eux, plus fort, s'attribue la part du lion, pour se jeter sur les villes de leurs voisins, les piller et en réduire les habi-

tants en esclavage. C'est bien là le caractère de la piraterie.

Les Romains portèrent bien plus tôt qu'on ne le croit communément, leur attention du côté de la mer. Vingt-huit ans après la prise d'Antium, le tribun Decius Mus fit créer deux magistrats appelés duumvirs, qui furent chargés de veiller à l'armement des vaisseaux destinés à ravager les côtes. Ainsi les Romains organisaient la piraterie à leur tour et à leur profit.

C'est dans les pillages et les violences de peuple à peuple, en dehors de toute espèce de droit des gens, que l'on peut retrouver l'origine de la grande lutte entre Rome et Carthage. Une fois la lutte ouverte, la piraterie fût remplacée par l'état de guerre.

*Guerres de Rome contre la piraterie.* — La première est connue sous le nom de guerre d'Illyrie. Cette contrée comprenait ce que nous appelons aujourd'hui l'Istrie, l'Illyrie, la Dalmatie et l'Albanie. Les habitants passaient pour de redoutables pirates. Ils furent définitivement vaincus lors de la victoire des Romains sur Persée, roi de Macédoine, fils de Philippe, avec qui s'était allié Genthius, roi des Illyriens. Rome détruisit ainsi la piraterie dans l'Adriatique. Elle subsista dans les eaux de la Grèce et de la Mauritanie.

Nous trouvons ensuite l'expédition de Métellus contre les îles Baléares, expédition qui fut suivie de la conquête de ces îles.

Les pirates furent des alliés actifs de Mithridate dans

sa lutte contre Rome. Après la défaite de ce prince, la piraterie subsista de plus belle. Il semblait, dit Plutarque, qu'elle fût devenue un métier honorable et propre à flatter l'ambition. La Cilicie fut à cette époque le siège d'un véritable empire de pirates qui constituèrent, selon l'expression de Mommsen, une république de corsaires. César, proscrit par Sylla, qui voyait déjà en lui plusieurs Marius, tomba, auprès de l'île de Pharmacense, une des Sporades, entre les mains des pirates. Il dut payer une rançon de cinquante talents (environ 110.000 francs).

Les Romains étaient alors engagés dans leurs terribles guerres civiles et laissaient la mer sans protection. La piraterie s'étendait de jour en jour et causait d'immenses dommages à l'Etat et aux particuliers. Elle avait accaparé tout le mouvement maritime de la Méditerranée. L'Italie ne pouvait plus exporter ses produits, ni importer ceux de ses provinces. Les laboureurs abandonnaient leurs champs, la navigation était interrompue, le commerce entravé ; la ville manquait d'approvisionnements et la cherté des vivres excitait les plaintes des habitants. Les Romains affamés regardaient avec stupeur la Méditerranée et n'osaient plus l'appeler « *nostrum mare* ».

L'an 67, le tribun Gabinius, ami de Pompée, qui portait le surnom de Grand depuis la guerre contre Sertorius, proposa qu'un des consulaires fût investi, pour trois ans, avec une autorité absolue et irresponsable,

du commandement des mers et de toutes les côtes de la Méditerranée, jusqu'à 400 stades dans l'intérieur. Pompée forma plusieurs escadres et en donna le commandement à des chefs expérimentés. En quarante jours, les flottes des pirates furent dissipées et la mer entièrement libre. Pompée fit alors voile vers la côte de Lycie et de Cilicie. Les pirates vinrent se rendre d'eux-mêmes, Pompée leur fit grâce à tous et leur donna des terres en Italie à cultiver. Par la conquête de l'île de Chypre et de l'Égypte, Rome devint vraiment reine de la mer et il ne fut plus question de piraterie dans la Méditerranée jusqu'à la mort de César. Elle se réveilla pendant les troubles qui la suivirent. Sextus, fils de Pompée, donna une organisation puissante à la piraterie et se rendit formidable sur mer. Rome manqua de pain, comme au temps le plus florissant de la piraterie. La paix de Misène, conclue entre les triumvirs Octave, Antoine et Lépide et Sextus Pompée, ne fut qu'une trêve. La lutte reprit entre Octave et Pompée et, après diverses alternatives, Sextus tomba entre les mains des soldats d'Antoine et fut mis à mort.

La guerre contre Sextus fut considérée par tous les auteurs comme une guerre contre la piraterie. C'est pour cela que de si grands honneurs furent décernés à Octave.

Auguste entretint toujours deux flottes. l'une à Misène, l'autre à Ravenne. La Méditerranée était enfin délivrée de la piraterie. Avec la forte organisation de l'Empire,

si quelques brigandages s'exercent encore parfois sur mer, ce sont des actes isolés, les pirates ne sont plus des ennemis, mais des voleurs, selon les termes d'Ulpien : « *Hostes sunt quibus bellum publice populus romanus decrevit vel ipsi populo romano. Cæteri latrunculi, vel prædones appellantur.* »

Le nom de ce jurisconsulte nous amène tout naturellement à parler des dispositions répressives édictées dans l'antiquité contre les pirates et des moyens de protection ordonnés aux particuliers.

Le premier de ces moyens fut ce que Cicéron nomme *ομοπλοια* : voyage de conserve. Les Rhodiens, nous l'avons dit, se distinguèrent entre tous les peuples de l'antiquité par leurs lois nautiques. Les us et coutumes des Barcelonais au xi<sup>e</sup> siècle, les Jugements d'Oléron au xiii<sup>e</sup>, les ordonnances de Wisby au xv<sup>e</sup>, ne furent que les institutions des Rhodiens transformées. C'est dans leurs lois qu'a dû être puisé le principe inscrit au Digeste que le pirate était un brigand et qu'il ne pouvait acquérir par la prescription la propriété de l'objet volé.

La loi grecque autorisait le citoyen d'une ville ayant éprouvé un déni de justice dans une autre ville à exercer des représailles, c'est-à-dire à saisir la propriété d'un des concitoyens de son débiteur. Ces représailles s'exerçaient généralement sur mer.

La loi romaine plaçait les vols commis par les pirates au nombre des cas de force majeure qui fournissaient

à un armateur une légitime exception contre la demande des choses qui lui avaient été confiées et parmi les sacrifices faits pour le salut commun, les sommes ou valeurs données pour racheter le navire que les pirates avaient pris.

Enfin, en cas de reprises sur les pirates, on suivait, relativement au droit de revendication par le propriétaire dépouillé, des principes semblables à ceux qui régissent les sociétés modernes et que nous examinerons plus loin.

Mais à côté de ces sages dispositions, nous voyons que le droit de prise s'exerçait non seulement pendant la guerre, mais même pendant la paix, à l'égard des peuples qui n'avaient avec Rome ni pacte d'alliance, ni lien d'hospitalité ou d'amitié. Cependant Ulpien posa en principe, à propos du droit de prise, que la translation de propriété n'avait pas lieu au profit du capteur s'il n'était qu'un pirate et non un légitime ennemi ; c'est pourquoi, disait-il, le citoyen enlevé par les brigands n'a pas besoin d'être déclaré libre à sa rentrée, car il n'a jamais cessé de l'être, aux yeux de la loi.

## § II. — Moyen Age

Par suite de l'état d'anarchie sociale et politique qui domina pendant le moyen-âge, la piraterie trouva pendant toute cette période historique des éléments parti-

culièrement favorables à son libre développement et les pirates infestèrent les mers et les côtes de l'Europe. Les Sarrasins au Midi, les Normands au Nord répandaient par leurs pirateries, l'épouvante sur les mers. Tous les peuples riverains orientaux de la Mer du Nord (Frisons, Saxons, Danois, Jutes, Angles) ont plus ou moins mené la vie de pirates. Dès le v<sup>e</sup> siècle, les Saxons ravageaient la Britannie et la Gaule romaine. Ce fut au commencement du ix<sup>e</sup> siècle que les Normands envahirent la France. Vers 812 ou 813, Charlemagne voyait leurs barques tenter des descentes sur les côtes de son empire et fortifiait l'entrée des rivières pour leur en défendre l'approche. Sa mort fut comme le signal d'une invasion générale des pirates. Leurs incursions durèrent près d'un siècle (820-911). Leur tactique consistait à remonter le cours des grands fleuves et à surprendre les villes. D'abord, ils n'avaient fait que piller et ravager ; mais, n'éprouvant pas de résistance de la part des faibles successeurs de Charlemagne, ils finirent par occuper le pays. En 911, Charles le Simple abandonna au duc Rollon, par le traité de Saint-Clair-sur-Epte, la partie de la Neustrie qui prit le nom de duché de Normandie en s'en réservant toutefois la suzeraineté et en stipulant la conversion des Normands. Les Normands, dès lors, ne furent plus dangereux ; maîtres de la Manche et de la Seine-Inférieure, ils repoussèrent les autres pirates.

C'est au besoin de se défendre contre ces pirates

norvégiens et aussi contre le brigandage féodal, qu'il faut rattacher les commencements de l'association commerciale appelée à devenir plus tard la Ligue Hanséatique.

Jusqu'au xiv<sup>e</sup> siècle, tout navire portant un chargement de valeur courait le grave danger d'être saisi par les pirates ; la guerre privée, principe de cette anarchie, servait à couvrir et à favoriser toute espèce de pillage et de violence, sous prétexte de représailles. Il n'était pas aisé d'obtenir justice ou réparation de la part des gouvernements, soit qu'ils craignissent les pirates, soit qu'ils les utilisassent. En outre, le manque de police régulière permettait à ces derniers de trouver des abris dans les ports et les choses en arrivèrent au point qu'ils parvinrent à s'établir sur les côtes de Barbarie, à former des associations, à constituer des Etats ne vivant que de vols ; c'est ce que l'on vit au xvi<sup>e</sup> siècle, quand Barberousse, renfermé dans Tunis, put y défier la puissance de l'empereur Charles-Quint.

La nécessité de mettre un terme à cet état de choses, avait décidé les villes de la Méditerranée à former des coalitions, en établissant une navigation de conserve (les *ομοπλοια* usités dans les temps antiques, étaient devenus très fréquents au moyen âge), en choisissant un chef nommé « Amiral » et en réglant le partage du butin que l'on prendrait aux pirates et aux ennemis. Et comme les gouvernements des Etats ne possédaient pas encore de marine pouvant constituer une force

navale permanente, les navires destinés à ces expéditions, soit dans le but de la défense commune, soit dans celui de l'attaque, étaient requis, loués ou achetés pour l'occasion même, chaque Etat considérant ses sujets comme les auxiliaires obligés de ces forces navales improvisées.

L'armement en guerre des navires de commerce et la navigation de conserve étaient même prescrits par les règlements maritimes, par des ordonnances de rois ou de républiques et dans tous les cas, étaient consacrés par les us et coutumes de la mer.

Le Consulat de la mer traitait de la manière de faire conserve, de l'obligation de tenir câble à un autre navire. Les voyages de conserve étaient même, le plus ordinairement, l'objet d'un contrat privé, par lequel deux ou plusieurs patrons de navires de force inégale, ou pareille, s'engageaient à voyager ensemble (*conservagium facere*) et à se prêter mutuelle assistance. Chaque des navires qui voyageaient de conserve devait se tenir à telle portée des autres que sa vergue fût toujours aperçue de leur bord. Le patron qui manquait à ses engagements était tenu de réparer le dommage que l'autre partie aurait pu souffrir par manque de secours, suivant la déclaration de l'équipage. Cette obligation cessait toutefois lorsqu'il pouvait faire la preuve qu'une force majeure l'avait empêché d'exécuter le contrat. La convention s'appliquait, suivant le cas ou la volonté des parties, soit au voyage entier, soit seulement à la tra-

versée de certains parages que la présence des pirates rendait plus périlleux.

La promesse de se tenir câble liait encore plus étroitement l'un à l'autre le sort des deux navires. Ce dernier genre de secours, qui plaçait un navire faible sous la protection d'un gros bâtiment, s'achetait sans doute à prix d'argent.

Les patrons qui concluaient de tels marchés s'y faisaient autoriser par les propriétaires des marchandises ; la coutume les rendait responsables des avaries et des pertes qu'une pareille association de risques pouvait entraîner.

Nous trouvons encore dans un statut génois, l'obligation pour tout navire partant pour la Roumanie (Roumélie) de voyager de conserve avec ceux qui feraient route vers ces parages, sans pouvoir se séparer jusqu'à Malvoisie (Nauplie) sous peine d'une amende de mille livres génoises ; nous y voyons aussi l'obligation pour ces navires ainsi associés, d'obéir à un même capitaine pendant toute la durée du voyage (1).

Une ordonnance du roi d'Espagne Philippe II prescrivait le chiffre de l'équipage et le nombre des canons ou

(1) « Statuimus et ordinamus quod galeæ quæ navigare debuerint versus Romaniam in quibuscumque passagiis, navigent et navigare debeant insimul in conserva et cum capitaneo in eis et super eis eligendo, usque in Constantinopoli sive Peiram, nec aliqua ipsarum recedat ab aliis, nec navigent sine aliis, nisi secundum mandatum et ordinationem capitanei, sub pœna libr. 1.000 januinorum pro qualibet galea quæ contrafecerit auferenda patrono ipsius galeæ vel habito pro patrono et a fidejussoribus ejus. » (PARDUSSUS, *Coll. des lois marit. antérieures au XVIII<sup>e</sup> s.*, tome IV, p. 499.)

des différentes armes qui devaient se trouver à bord des navires de commerce suivant leur tonnage « Les navires étant ainsi équipés et chargés de marchandises de prix et grande valeur, était-il dit dans l'article 9 de cette ordonnance rapportée par Cleirae, seront obligés de marcher en flotte, de faire conserve, c'est-à-dire ligue offensive et défensive entre eux ; et, à cet effet, seront tenus de faire cap et s'attendre l'un l'autre, et ne partiront pas qu'ils ne soient pour le moins quatre de compagnie ; esliront un vice-amiral entre eux et feront des ordonnances pour s'assister et secourir l'un l'autre et s'obligeront par serment à l'entretien d'icelles (c'est-à-dire à leur observation), aux peines portées par le premier article des présentes ordonnances. »

Parmi tous les moyens employés par les Républiques italiennes pour lutter contre le fléau de la piraterie, un, particulièrement, se distingue par son originalité ; c'est l'Officium Robarie, ou office de la piraterie, établi à Gènes à cet égard.

Voici, d'après M. de Mas-Latrie (L'Officium Robarie, biblioth. de l'Ecole des Chartes, 1898, page 267), le fonctionnement de cette institution et les plaintes qu'elle avait soulevées.

Un bahut ou coffre, *areha*, est placé dans une salle du palais de la commune.

Ce coffre a trois serrures ; trois agents ou commissaires sont préposés à sa garde. Tout homme lésé en mer par les Génois peut être certain d'être indemnisé,

qu'il soit chrétien, juif ou Sarrasin, et à quelque pays qu'il appartienne, pourvu que ce pays ne se trouve pas en guerre avec la commune de Gènes, s'il introduit ou fait introduire dans le coffre par qui que ce soit, et au besoin en cachette, une cédule contenant l'exposé de la plainte et le nom du spoliateur. Les commissaires sont obligés, sous la foi du serment, de visiter le coffre à certaines époques de l'année. Le coffre ouvert, ils lisent les cédules, appellent immédiatement les spoliateurs dénoncés et les obligent à rendre aux spoliés tout ce qu'ils leur ont dérobé ou sa valeur. Si les gens cités refusent de comparaître devant eux, les commissaires font saisir leurs biens et rendent intégralement aux victimes de la spoliation l'équivalent de ce qui leur a été enlevé. Cet office était si fortement réglementé, ses décisions étaient si rigoureusement obligatoires, que nul prétexte ne pouvait en empêcher l'exécution.

Mais cette institution devint la source de graves abus et donna lieu à de nombreuses plaintes. Instituée d'abord vers la fin du XIII<sup>e</sup> siècle pour indemniser les navigateurs qui auraient éprouvé des pertes de la part des corsaires génois, l'office était devenu une calamité publique. Il rendait absolument inefficaces les prescriptions décrétees par l'Eglise et par les puissances publiques pour amoindrir et tarir, s'il était possible, les ressources commerciales et militaires des sultans d'Egypte. Les Génois commerçaient avec les Sarrasins, importaient à Alexandrie du bois, du fer, des armes,

de la poix, du chanvre et des esclaves, ramassés par de véritables razzias sur les plages de la mer Noire, pour le service des harems et le recrutement de la milice des Mameloueks. Ce commerce assurait à l'ennemi commun, au Sarrasin, le plus efficace moyen d'entretenir et d'augmenter sans cesse ses armées et sa puissance. Plusieurs moyens avaient été indiqués pour combattre cette coupable industrie, mais ils devaient tous rester inefficaces si on ne les faisait précéder d'une détermination de la commune de Gènes relative à l'office de la piraterie. Aucun navigateur en effet, n'osait visiter les navires se rendant à Alexandrie dans la crainte de s'attirer le mécontentement de la commune, qui l'obligerait, par la voie de l'office, à restituer tout ce qu'il aurait pris. Il fallait donc absolument amener la commune de Gènes à décider que l'office n'étendra pas son action sur les saisies opérées par les navires ayant mission de poursuivre et de visiter les navires sarrasins ou destinés aux Sarrasins, mais seulement sur les saisies arbitraires opérées par d'autres navires, qui seules peuvent être considérées comme actes de piraterie.

Disons, pour terminer, que ce coffre était appelé Salvaterra. L'expression qui rend le mieux le sens de ce mot est le vieux mot de sauveté, dans le sens, non pas précisément de sauvegarde, mais de garantie, avec l'acception et la valeur du mot moderne d'assurance. Le Salvaterra était en effet une assurance ou un recours contre la piraterie.

## CHAPITRE III

### ÉTATS BARBARESQUES. MAROC

Avec les temps modernes, on voit apparaître les pirates barbaresques. Le cours de leurs dévastations commença, pour l'Algérie du moins, au xv<sup>e</sup> siècle, à l'époque où les Maures, chassés d'Espagne, refluèrent en Afrique et, jusqu'à 1830, ils désolèrent le commerce de la Méditerranée et les populations riveraines.

Ils pillaient les vaisseaux, réduisaient les équipages en esclavage et faisaient de fréquentes descentes sur les côtes d'Espagne, de France et d'Italie, pour enlever des hommes jeunes et forts et des femmes qu'ils envoyaient dans les harems. Cet état de choses se prolongea jusqu'en 1830, date de la prise d'Alger et du commencement de la conquête de l'Algérie par la France.

La longanimité, pour ne pas dire plus, des puissances européennes à leur égard fut vraiment étonnante ; on en était arrivé à considérer leurs pirateries comme une chose normale : on signait avec eux des traités, on leur offrait des présents et on s'abaissa même

jusqu'à leur payer des tributs annuels pour soustraire, autant que possible, le commerce à leurs attaques.

Les puissances tentèrent cependant parfois, il est vrai, de châtier les Barbaresques et encore ne le faisaient-elles que quand leur insolence et leurs rapines devenaient absolument insoutenables, mais les expéditions entreprises contre eux furent, pour la plupart, malheureuses : c'est ce que va nous montrer un rapide historique.

Les premières expéditions qui furent dirigées contre les Etats Barbaresques furent organisées par l'Espagne. L'origine même des Barbaresques se relie intimement à la guerre que l'Espagne livra aux Maures pour reconquérir son indépendance.

Un jour, les Maures, vaincus à Grenade, quittèrent la péninsule et vinrent en Afrique chercher des vengeurs ; à leur appel, les Arabes s'armèrent pour la guerre sainte et commencèrent une lutte terrible qui dura cinquante ans.

Tout à coup, profitant du désarroi que causaient en Afrique les flottes et les armées d'Espagne, des pirates, restés célèbres sous le nom de Barberousses, débarquèrent hardiment dans Alger et s'emparèrent du pouvoir ; c'était pour la Barbarie une série de règnes sanglants et funestes qui s'ouvrait. Bientôt, pour assurer sa domination sur un si vaste empire, l'un des Barberousses fit demander au sultan son appui. Aussitôt, les flottes turques vinrent renforcer les galères barbaresques et

l'on vit arriver en Barbarie tout ce que la Porte contenait d'aventuriers, de soldats de fortune et de bandits; depuis cette époque jusqu'en 1830, les maîtres d'Alger ont été les Turcs.

Mais un beau jour l'Espagne sembla renoncer à l'attaque et les hostilités cessèrent pendant longtemps, jusqu'au commencement du xvi<sup>e</sup> siècle. A cette époque, l'Espagne était, et de beaucoup, la première puissance maritime du monde; sa marine marchande étant très nombreuse, c'était elle surtout qui devait avoir à souffrir des déprédations des Barbaresques.

En 1504, Ferdinand le Catholique tenta une grande expédition contre le port de Mers-el-Kébir, près d'Oran; une forte armée navale s'empara de ce port sans grandes difficultés. En 1509, Ferdinand et Ximénès prirent Oran et Bougie et en 1510, Alger. Effrayés par ces succès, les chefs de Tunis et d'Alger firent leur soumission, ainsi que presque toutes les tribus voisines qui devinrent ainsi presque feudataires de la couronne de Castille.

Mais ces conquêtes furent éphémères. Appelé par les émirs d'Afrique, le turc Arroudj-Barberousse vint à leur secours en 1516 et fonda en Afrique la domination ottomane en se faisant sultan d'Alger, puis de Tunis et de Tlemcen. Son frère, Khair-el-Din-Barberousse, qui lui succéda en 1518, se soumit au sultan Selim, en obtint des secours et battit les Espagnols.

Charles-Quint tenta vainement en 1541 de soumettre les Barbaresques.

Lorsque François I<sup>er</sup> dans sa lutte contre lui eut appelé à son aide Barberousse qui ravagea toutes les côtes de l'Italie, l'empereur résolut de le châtier.

Une vaste flotte de 500 bâtiments et portant 30.000 hommes de troupes, s'empara de Tunis et mit Barberousse en fuite. Charles-Quint, maître de Tunis et d'Oran qu'il avait repris aux Turcs, voulut s'emparer d'Alger. Il équipa une flotte très considérable, formée des marines réunies d'Italie et d'Espagne, portant 40.000 hommes. Cette formidable expédition fut anéantie par une terrible tempête; Alger resta aux mains des infidèles qui, peu à peu, étendirent de nouveau leur domination sur toutes les villes de la côte.

Les Barbaresques avaient, à cette époque, des adversaires très sérieux dans les Chevaliers de Malte. Charles V avait cédé Malte aux chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem en leur donnant la mission de surveiller les Barbaresques.

Les galères de Malte furent rapidement célèbres, tantôt elles parcouraient la mer en tous sens, pourchassant les pirates, tantôt elles accouraient contre eux au secours des flottes des Etats chrétiens.

Charles V ordonna aussi contre les Barbaresques une expédition mal combinée et qui resta sans effets. Cet échec et ceux que subit postérieurement l'Espagne découragèrent les puissances européennes. Pendant long-

temps, on regarda ces pirates comme inattaquables et on ne tenta plus rien contre eux ; on organisa seulement, en manière de représailles, une sorte de eourse permanente contre eux.

En 1626, Richelieu, investi de la charge de surintendant général de la navigation et du commerce en France, se préoccupa sérieusement de protéger notre commerce et établit des croisières permanentes sur les côtes de la Provence et du Languedoc, puis il entreprit de renouer les négociations avec les Algériens.

Le 19 septembre 1628 furent signés deux traités, l'un de paix et de commerce, l'autre concernant le rétablissement du Bastion de France ou établissement français à l'est de Bône, comprenant un comptoir de commerce et une station pour la pêche du corail. Mais, les signatures du traité n'étaient pas encore sèches, que les Barbaresques en violaient les stipulations.

Après la paix de Nimègue, Louis XIV crut qu'il était indigne de laisser se continuer, si près de France, des pirateries qui rendaient tout commerce à peu près impossible et désolaient les côtes du royaume. La première expédition de Duquesne, en 1681, ne fut pas heureuse. Il bombarda Scio et mit le blocus devant cette île qui appartenait à la Turquie. Le sultan éleva de vives réclamations, Duquesne fut obligé de lever son blocus et la France dut même payer une forte indemnité au sultan.

Une expédition vigoureuse fut résolue, ce fut celle que commanda Duquesne en 1682 et 1683. Il bombarda

Alger, les Algériens demandèrent la paix qui fut signée en avril 1683. L'expédition s'était bornée à un long bombardement d'Alger. Le traité stipulait pour la France un établissement permanent sur la côte d'Afrique. Il ne fut pas respecté, les pirateries et déprédations reprirent de plus belle.

Nouvelle expédition en 1685, confiée au maréchal d'Estrée, dirigée contre Tunis et Tripoli. Les deux villes durent payer une forte contribution. Ce fut là l'unique résultat des campagnes ; le commerce n'en retira aucun avantage durable.

Les attaques des flottes anglaises et hollandaises en 1655, 1669 et 1670 n'avaient pas réussi davantage ; les Anglais conclurent même un traité avec le dey d'Alger en 1662.

L'insuccès des expéditions de Louis XIV découragea les gouvernements et les dissuada de rien tenter désormais contre les Barbaresques. On se contenta de faire des démonstrations et des croisières sur les côtes du nord de l'Afrique.

Cet état de choses devait se continuer durant tout le XVIII<sup>e</sup> siècle. Une dernière expédition espagnole fut inutilement tentée en 1775. On continua à traiter avec les Barbaresques. On peut dire qu'avec la rançon des captifs et le prix des cargaisons volées aux chrétiens, les tributs annuels que l'Europe toute entière consentit à payer à l'omnipotente Alger, ont été la source la plus féconde de ses revenus : l'Angleterre, la Hollande, le

Danemark, la Suède, les villes hanséatiques, Raguse et, par delà l'Océan, les Etats-Unis eux-mêmes ont subi la loi commune. Chaque année, des ambassades extraordinaires venaient en grande pompe déposer aux pieds du sultan ces tributs honteux.

En 1815, cependant, une escadre des Etats-Unis se présenta devant Alger pour obtenir la suppression du tribut et le dey dut céder.

Bombardé en 1816 par les Anglais et les Hollandais, Alger n'en continua pas moins ses pirateries, qui avaient fini par s'étendre jusque dans la mer du Nord. Il était réservé à la France de faire disparaître la piraterie barbaresque et algérienne, par la prise d'Alger en 1830.

A côté des corsaires barbaresques, il nous faut mentionner une marine de course plus audacieuse que puissante, connue sous le nom de « Corsaires de Salé », qui fut la terreur des vaisseaux marchands dans « la mer du Ponant », comme on appelait alors l'Atlantique, par opposition à la Méditerranée, « la mer du Levant », théâtre des exploits des Barbaresques.

Deux villes, sur les côtes du Maroc, avaient échappé aux entreprises des Portugais et des Espagnols : Salé sur l'Océan Atlantique et Tétouan sur la Méditerranée ; elles furent le berceau des pirates marocains ; mais Tétouan n'atteignit jamais pour les armements en course l'importance de Salé qui fut avec Tripoli, Tunis et Alger, la quatrième ville corsaire du Maghreb. C'est aux Maures d'Espagne qui vinrent s'y fixer que Salé

dût sa prospérité : ils ne se fondirent pas avec les habitants de la Cité et arrivèrent à les dominer par leur nombre et leurs richesses. Par la suite, il arriva à Salé des Turcs et des rênégats de provenance méditerranéenne, tous forbans de profession et cette population bariolée finit par ressembler à celle des autres villes corsaires.

Salé ne payait au sultan du Maroc qu'une redevance gracieuse ; son eaïd officiel, quand elle en eut, n'avait qu'une souveraineté nominale, plus précaire encore que celle de ces chefs de la milice turque qui gouvernèrent sous le nom de pacha, d'agha ou de dey.

Le champ le plus habituel des opérations des Salétins était l'Atlantique où ils croisaient depuis les Canaries jusqu'aux environs de Brest. C'est dans cette partie de l'Océan que furent capturés tant de vaisseaux marchands des ports de Bayonne, de Bordeaux, de La Rochelle, de Nantes, du Havre, de Dieppe et de Dunkerque, pour ne parler que des Français, qui allaient négocier sur les côtes du Portugal, acheter des vins à Madère, ou qui faisaient route vers « les Iles » sans être convoyés.

Mais faut-il admettre que les Infidèles fussent les seuls à se livrer à la piraterie ? Nous ne le croyons pas et, sans vouloir les excuser, ni diminuer en rien le nombre de leurs forfaits, il nous faut constater que les Grecs et les Latins ont, eux aussi, commis force déprédations dans la Méditerranée.

Autrefois, tout marin était un peu pirate ; il y a toujours eu des brigands sur la mer, comme des voleurs sur les grands chemins, mais au Moyen age, au-dessus de cette piraterie erimiuelle, il y en avait une autre qui paraissait glorieuse : c'était la piraterie de religion. En chassant les bandits qui les attaquaient tous les jours, les plus vaillants capitaines étaient eux-mêmes devenus des bandits : ils aimaient la lutte, la provoquaient volontiers et cherchaient partout des ennemis. Pour la foi, tous les combats paraissaient légitimes et l'on croyait, en Asie comme en Europe, que les crimes les plus odieux devenaient, quand les victimes étaient des mécréants, des faits d'armes éclatants. Un navire chrétien et une galère musulmane ne purent jamais se rencontrer sans se heurter.

« Nous croyons, dit M. de Mas-Latrie, que la statistique des forfaits dont la Méditerranée a été le théâtre, s'il était possible de la dresser, mettrait à la charge des chrétiens une quotité fort lourde dans l'ensemble des pillages et dévastations maritimes que nous rejetons trop facilement au compte des Barbares. Si les chrétiens nous paraissent avoir plus souffert de la piraterie musulmane, c'est qu'ils avaient un commerce plus considérable et des côtes moins faciles à défendre ; c'est que leur histoire générale nous est mieux connue que celle des Arabes. Les témoignages des chrétiens révèlent eux-mêmes tout le mal imputable aux pirates d'origine

chrétienne. Du XII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle, Grecs et Latins ont commis sur mer d'innombrables forfaits. »

Il y eut toujours cependant entre les Arabes d'Afrique et les chrétiens un commerce très régulier et très actif et cette coexistence de la piraterie et du commerce maritime n'est pas un des côtés les moins curieux dans l'étude de la piraterie barbaresque.

Il y avait donc pour le commerce européen un intérêt de premier ordre à conserver le marché africain, car, malgré les difficultés de toutes sortes dont il était entouré, le trafic d'importation et d'exportation y était la source des bénéfices considérables. C'est là une des raisons qui peuvent expliquer la longue existence des Etats barbaresques. La liberté commerciale et le brigandage des pirates existaient donc simultanément. Alger tirait ses principales ressources des prises de ses sujets et aussi des droits de douane.

Les marchands chrétiens étaient souvent entourés de soins et d'égards par les habitants des ports musulmans et restaient d'autre part exposés, en dehors des eaux d'Alger ou de Salé, à toutes les entreprises des pirates. Cette liberté dont jouissaient les trafiquants chrétiens permettait en outre aux pirates d'écouler la plupart des prises faites sur les vaisseaux chrétiens, butin dont ils n'auraient pas eu le débit sur place.

La France était, au XVIII<sup>e</sup> siècle, une des nations les plus éprouvées par la piraterie : les pirates étaient journellement sur nos côtes, prenant un très grand nombre

de vaisseaux marchands et « gâtant notre trafic » ; quand le butin leur manquait sur mer, ils effectuaient d'audacieuses descentes sur les côtes : les pêcheurs vivaient dans des alertes continuelles et plus d'un, dit Cervantès, « avait vu coucher le soleil en Espagne, qui le voyait se lever à Tetouan ». On voudrait croire, pour l'honneur de l'Europe, que ces descentes de corsaires barbaresques sur les côtes ne furent que des faits exceptionnels et cessèrent bien avant leurs exploits sur mer. Il n'en est malheureusement rien. En 1816, lord Exmouth, commandant les forces britanniques dans la Méditerranée, rencontra un corsaire algérien qui lui demanda des vivres pour deux cents esclaves chrétiens qu'il avait pris sur les côtes de la Pouille et de la marche d'Aucône, en menaçant de les jeter à la mer si l'amiral refusait des vivres ; les vivres furent accordés.

Lorsque parvenait dans nos ports la nouvelle de quelque capture importante opérée par les Babaresques, le prix du fret montait aussitôt, le taux des assurances maritimes s'élevait à des chiffres prohibitifs, on ne trouvait plus de matelots pour embarquer.

Il est vraiment stupéfiant que de pareils forfaits aient pu se commettre pendant si longtemps avec impunité de la part de peuples si inférieurs en forces maritimes à la plupart de ceux de la chrétienté. On se demande comment les nations les plus puissantes de l'Europe ont pu s'y soumettre pendant si longtemps

et payer même un tribut pour se racheter annuellement de la piraterie.

« Ce phénomène ne s'explique, dit Ortolan, que par la rivalité jalouse de ces nations les unes envers les autres, rivalité qui leur aurait fait, au besoin, défendre les Barbaresques, plutôt que de voir l'une d'elles s'agrandir de la défaite de l'un de ces peuples. Ce sera là, dans l'histoire, un exemple frappant des conséquences bizarres et funestes auxquelles de pareilles rivalités peuvent conduire ».

Une autre raison, venant d'ailleurs du même ordre d'idées, et se rattachant aux principes économiques de l'époque est qu'on était porté à considérer les Barbaresques comme les auxiliaires gratuits qui contribuaient fort à ruiner la marine marchande non seulement des nations avec lesquelles on était en guerre, mais aussi celle des nations amies.

Il eût fallu, pour anéantir la piraterie, une action combinée des nations chrétiennes qui permit l'occupation des villes corsaires d'une façon solide et durable.

Le sieur de Brèves, qui avait longtemps représenté la France à Constantinople, et qui avait été envoyé en mission dans les Etats Barbaresques, rêvait cette action combinée pour la destruction des Ottomans. « Le Turc exposait-il dans un mémoire adressé au roi Louis XIII, ne se doit pas attaquer avec une petite puissance, mais j'assurerais, si les princes chrétiens se voulaient résoudre à une union générale, que dans la première année,

ils le bouleverseraient par mer et par terre. » C'est cette union générale qu'il était téméraire d'espérer « entre princes tant de l'une que de l'autre créance » et toujours prêts à entrer en conflit les uns avec les autres « sur la démarche de la précédence » Une autre difficulté était à prévoir et de Brèves y songeait : que ferait-on de la conquête ? « Il serait nécessaire, ajoutait-il, si cela était agréé desdits princes, qu'il se fit un projet de partage afin que, Dieu permettant la victoire, l'on évitât les débats qui pourraient, pour cet égard, avoir lieu entre eux ».

Valin, dans son commentaire de l'ordonnance de 1681, préconisait aussi cette union (1) : « Une réflexion à faire à ce sujet, dit-il, est qu'il est étonnant de voir depuis plusieurs siècles, des Etats en forme de République ou autre gouvernement, qui ne subsistent que de rapines et qui, toujours en guerre, courent perpétuellement sur les vaisseaux qu'ils rencontrent, sans respect même pour les pavillons des princes ou en état de les châtier ou à qui ils ont fait payer le privilège d'épargner leurs sujets, il est étonnant, dis-je, que les Princes chrétiens, et surtout ceux qui ont le plus à craindre des déprédations de ces ennemis du genre humain, n'aient pas encore songé à s'unir pour exterminer ces barbares ».

Raynal, en 1770, préconisait la formation d'une « ligue universelle » pour la destruction des pirates barbares-

(1) VALIN. *Commentaire de l'ordonnance de 1681* (Livre III, titre IX, art. III, tome II, p. 236).

ques. « Aucune nation, n'écrivait-il. ne peut la tenter seule et, si elle l'osait, peut-être la jalousie de toutes les autres y mettrait-elle des obstacles secrets et publics. Ce doit être l'ouvrage d'une ligue universelle. Il faut que toutes les puissances maritimes concourent à l'exécution d'un dessein qui les intéresse toutes également. »

Raynal supposait avec raison, comme de Brèves, que la réalisation de son plan entraînerait l'occupation des Etats Barbaresques et il traçait de la future conquête un tableau enchanteur, qui fera sourire ceux qui se rappelleront toutes les difficultés qu'ils ont rencontrées lors de leur établissement en Algérie : « Les pays subjugués resteraient aux conquérants et chacun des alliés aurait des possessions proportionnées aux moyens qu'il aurait fournis à la cause commune. Ces peuples de pirates, ces monstres de la mer, seraient changés en hommes par de bonnes lois et des exemples d'humanité. Elevés insensiblement jusqu'à nous par la communication de nos lumières, ils abjureraient avec le temps un fanatisme que l'ignorance et la misère ont nourri dans leurs âmes ; ils se souviendraient toujours avec attendrissement de l'époque mémorable qui nous aurait amenés sur leurs rivages (1). »

(1) *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans l'Afrique septentrionale*. Ouvrage posthume de l'abbé Raynal. Paris, 1826.

L'Europe, dit M. H. de Castries (1), dont l'unité morale avait été brisée par la Réforme, et que la politique d'intérêt divisait autant que la variété de « créance », resta sous le régime honteux de traités qui la faisaient vassale et tributaire de la piraterie : elle se refusa toujours à une entente pour la destruction des Barbaresques. La question soulevée au Congrès de Vienne fut écartée par des diplomates qui abolirent la traite des noirs avant d'avoir songé à réprimer l'esclavage des blancs. Les pirates barbaresques infestaient encore en 1816 les côtes des Etats de l'Eglise, de la Sardaigne et du royaume des Deux-Siciles. Lord Exmouth, envoyé pour les châtier une fois de plus, bombardait Alger et donnait encore l'exemple de ces négociations égoïstes qui avaient fait la force des pirates, en faisant signer au dey un traité dans lequel aucune stipulation n'était inscrite pour la liberté générale des mers.

Il fallut la conquête de l'Algérie pour permettre aux nations chrétiennes de s'affranchir des tributs qu'elles payaient au Maroc et aux régences barbaresques.

Mais il serait aussi téméraire de compter sur la reconnaissance de l'Europe pour le service que lui a rendu notre établissement en Algérie qu'il serait naïf de prétendre à celle des populations indigènes se rappelant avec attendrissement, comme l'aurait voulu l'abbé

(1) Les Corsaires de Salé. *Revue des Deux-Mondes*, 15 février, 1903.

Raynal, la date de notre débarquement à Sidi-Ferruch.

Les Barbaresques étaient-ils des pirates dans la véritable acception du mot ? Un auteur hollandais, Bynkershoek, a posé la question et l'a résolue négativement ; suivant lui, ils n'étaient pas des pirates parce qu'ils avaient des demeures fixes, qu'ils habitaient des cités, qu'ils étaient soumis à une souveraineté, qu'ils étaient tantôt en état de paix, tantôt en état de guerre et que l'on contractait des traités avec eux. Il déclarait même, en s'appuyant sur l'observation d'Hüber, que s'ils agissaient plus injustement que les autres peuples, ils ne perdaient pas pour cela le titre et le droit d'États souverains. On invoque dans ce sens le témoignage de Grotius : « Une république ou un Etat, dit-il, ne cessent pas aussitôt d'être ce qu'ils sont, s'ils commettent quelque chose d'injuste, même en commun, et une réunion de pirates ou de brigands n'est point un Etat, quand bien même ils observent par le hasard entre eux une sorte de modération, sans laquelle aucune société ne pourrait exister. Car ceux-ci s'associent pour le crime, ceux-là, quand bien même parfois ils ne sont pas exempts d'actions coupables, se sont associés cependant pour jouir du droit... Un corps malade est cependant un corps, et un Etat, quoique gravement malade, est un Etat, tant qu'il subsiste des lois, qu'il subsiste des tribunaux et les autres choses nécessaires pour que les

étrangers puissent s'y faire rendre ce qui leur est dû (1). »

Pour nous, il est certain que les associations des pirates ne sauraient constituer des Etats, parce qu'en supposant qu'elles fussent établies d'une manière durable, qu'elles eussent un domicile fixe sur un territoire déterminé et propre, qu'elles fussent gouvernées et administrées par des chefs reconnus par elles, ces associations ne se proposeraient pas la satisfaction de buts moraux. Il est non moins certain qu'il y a une distinction à faire entre une coalition de malfaiteurs dénuée de toute nationalité, sans territoire ni demeure fixe, et un peuple organisé qui a son gouvernement, ses magistrats, ses lois, et qui tolère ou commet lui-même certains actes repoussés par la morale du genre humain. Rien dans l'histoire ne ressemble à cette organisation des barbaresques. Des hordes barbares ont vécu du crime dans certains siècles obscurs; il y a encore des tribus sauvages au fond de l'Afrique et des bandits dans nos villes, mais les Algériens étaient des raffinés, non des barbares; ils n'étaient pas une peuplade sauvage, mais un grand empire civilisé; enfin, c'est dans l'ombre que les bandits trament leurs forfaits, et c'est en plein soleil d'Alger que les barbaresques ont commis les leurs. Si donc, l'on ne peut pas appliquer la qualification de pirate à ce peuple, à cet Etat, en tant qu'Etat,

(1) GROTIUS, *Le droit de la guerre et de la paix*, trad. Pradier-Fodéré, 1867, t. III, p. 169 et s.

il est incontestable que ceux de ses membres qui se livrent à des actes de brigandage et de piraterie, avec le consentement exprès ou tacite de leur gouvernement sont des brigands et des pirates. Le danger qu'ils font courir aux navigateurs est le même, soit qu'ils se rattachent à un peuple organisé, soit qu'ils opèrent en dehors de toute attache.

« Il ne résultait pas, dit à ce sujet M. L. Renault à son cours, de ce qu'on reconnaissait les Barbaresques comme Etats, que les actes de piraterie dussent être traités comme des faits de guerre. On pouvait traiter comme des criminels les sujets de ces Etats pris pendant qu'ils faisaient de la piraterie. »

On ne peut donc refuser de reconnaître que les Barbaresques formaient des Etats régulièrement constitués. Les gouvernements chrétiens les reconnaissaient comme tels et avaient conclu bien souvent des traités avec eux. En tête des Etats qui consentirent à s'humilier devant Alger, marchent l'Angleterre et la Hollande.

Contre les Barbaresques, elles recoururent plusieurs fois, non sans courage, à leurs canons ; mais ce furent là des accidents. Tous les moyens leur paraissaient bons pour avoir la paix : on accepta toujours leur or, mais on n'arrêta pas pour cela la piraterie. La France conclut aussi souvent des traités avec Alger.

Nous avons eu l'occasion de citer celui du 19 septembre 1628 ; on trouve encore celui du 29 mars 1790 (1)

(1) DE CLERCQ, *Recueil des traités de la France*, t. 1, p. 204.

conclu pour le renouvellement des anciens traités ; la lettre du dey d'Alger du 20 mai 1793 (1) pour la reconnaissance de la République et le renouvellement des traités antérieurs ; le traité de paix du 28 décembre 1801 (2) entre la République française et la régence d'Alger, traité qui a servi de base aux arrangements analogues avec les autres régences barbaresques.

De même, comme Etats, les régences barbaresques s'exposaient à ce que les puissances européennes leur fissent une guerre juste. Suivant Grotius, la piraterie exercée par un peuple était en elle-même une cause suffisante pour toute nation civilisée de lui déclarer la guerre ; Wolff, au contraire, n'admettait la légitimité de la guerre, qu'autant que la nation disposée à la faire, aurait été directement lésée dans ses droits par quelque acte de piraterie non réparé.

L'intérêt de la question de savoir si les Barbaresques étaient ou non des pirates, consistait, au point de vue du droit public, dans la détermination du châtiment qui pouvait être réservé aux Barbaresques capturés ; au point de vue du droit privé, dans la détermination du caractère qu'il fallait attribuer aux reprises faites sur les Barbaresques. Pour le premier point, il faut décider que les Barbaresques devaient être traités comme des criminels et non comme des belligérants ; quant au

(1) *Id.*, t. I, p. 224.

(2) *Id.*, t. I, p. 476 et s.

second point, nous l'examinerons dans le chapitre suivant.

Il existe encore aujourd'hui un coin de l'Afrique du Nord, où tous les ans des actes de brigandage sont commis et restent impunis: c'est la côte marocaine. Entre Melilla et la frontière d'Algérie, il y a un morceau de terre particulièrement terrible, qu'on appelle le Rif et qui est inconnu des Européens.

Dans les instructions nautiques du service hydrographique de la marine française on recommande aux marins de s'écarter de ces rivages redoutables et l'on fait bien. Un jour, en 1856, le prince Adalbert de Prusse, chef de l'amirauté prussienne, fut attaqué lui-même et blessé par ces misérables. En 1895, un yacht de plaisance, appartenant au prince de Galles, était poursuivi et un navire hollandais, l'*Anna* était pillé. Enfin, en 1896, le 9 octobre, les Maures ont attaqué un navire français, le *Prosper-Corin*. Ils se sont emparés de l'équipage et ont emporté avec eux tout ce qui, dans la cargaison, présentait quelque utilité ou valeur.

Dans l'affaire de l'*Anna* (28 avril 1895), les Maures s'emparèrent de la cargaison, tuèrent le capitaine et blessèrent le second; le navire parvint toutefois à échapper à la prise. Cet acte de piraterie causa une vive émotion dans les Pays-Bas et aussi en Allemagne, car les intérêts hollandais sont gérés au Maroc par le ministre de ce dernier pays. Celui-ci réclama immédiatement une indemnité, des excuses pour l'insulte faite

au drapeau hollandais, la punition des criminels et un dédommagement pour les victimes de l'agression. Les difficultés ne tardèrent pas être réglées et les coupables furent sévèrement punis.

Dans l'affaire du *Prosper-Corin*, les pirates abordant le navire, le pillèrent et firent son équipage prisonnier. Mais, à ce moment, un vapeur espagnol, le *Séville*, les surprit. Après avoir essuyé une décharge de mousqueterie qui lui tua un homme et lui en blessa quatre autres, le *Séville* réussit à enlever aux Maures un des canots qu'ils dirigeaient vers la terre avec le butin et à capturer ceux qui le montaient en délivrant les quelques Français entre leurs mains ; il ne put cependant reprendre aux pirates le *Prosper-Corin* sur lequel était resté le capitaine français.

A la suite de cette double agression, le gouverneur espagnol de la place d'Allucenas, a adressé au Caïd une lettre très énergique pour exiger la délivrance du capitaine du *Prosper-Corin*, et les ministres d'Espagne et de France à Tanger ont demandé au gouvernement marocain le châtement des coupables et une indemnité ; de plus, des canonnières espagnoles et françaises furent envoyées sur les côtes du Maroc. C'est seulement le 21 octobre, sur les représentations du commandant du croiseur français le *D'Herville*, et d'un chérif qui l'accompagnait, que les pirates du Rif ont consenti à mettre en liberté sans échange le capitaine du *Prosper-Corin*; ils avaient d'abord subordonné sa remise à la restitu-

tion de leurs compagnons faits prisonniers par le *Séville* : ceux-ci ont été jugés et condamnés par le tribunal maritime espagnol de Melilla. Quant au gouvernement marocain, il s'est déclaré disposé à payer une indemnité pour l'attaque dont le *Prosper-Corin* avait été l'objet (1).

(1) *Recue de Droit intern. public*, t. IV, p. 425 et s.

## CHAPITRE IV

### PROCÉDURE — REPRISES

Avant de procéder contre les pirates, il faut tout d'abord s'assurer qu'ils le sont réellement. Dans certaines mers, l'apparence extérieure du navire ne laisse aucune hésitation sur son caractère réel, mais il n'en est pas toujours ainsi et, en cas de doute, on doit commencer par acquérir une certitude à cet égard. Le simple fait de hisser un pavillon ne prouve pas que l'on ait le droit de l'arborer, aussi, dans le cas où un navire serait suspecté de piraterie, doit-il y avoir d'autres moyens d'établir sa nationalité et son droit de porter le pavillon d'un Etat quelconque.

On peut admettre, en cette matière, les deux principes suivants :

1° Tout navire de guerre a le droit et le devoir d'arrêter en pleine mer, pour s'en rendre maître, tout

bâtiment, quel que soit le pavillon sous lequel il navigue, s'il a évidemment commis un fait de piraterie.

2° S'il n'y a que des soupçons, le navire de guerre est autorisé à s'assurer de la qualité véritable du bâtiment dont il s'agit. Il faut cependant n'user de ce droit qu'avec circonspection et réserve : la responsabilité de l'intervention incombe au commandant. Si, après un examen du navire soupçonné, il est démontré que les soupçons n'étaient pas fondés, le capitaine de ce navire a le droit de demander une indemnité.

Si, au contraire, les soupçons de piraterie sont confirmés par la visite du navire arrêté, le navire de guerre le conduit dans le port d'un Etat, en général dans un port de l'Etat auquel il appartient. Là, le navire capturé est jugé par le tribunal des prises, et le sort du navire, comme celui des hommes de l'équipage, est déterminé par la loi intérieure de cet Etat. En général, le navire et la cargaison capturés sont attribués à l'Etat auquel appartient le navire capteur.

En principe, en effet, les pirates, quel que soit le lieu où ils sont arrêtés, tombent sous la juridiction des tribunaux de tous les Etats, parce que, s'étant attaqués aux intérêts du commerce maritime du monde entier, ils sont devenus justiciables de toutes les nations civilisées. Blantschli enseigne que lorsque les soupçons de piraterie sont reconnus fondés, le navire arrêté « peut être conduit dans un port queleonque d'un Etat civi-

lisé; son équipage sera traduit devant les tribunaux et puni conformément aux lois ».

Il ne paraît pas possible de contester que les pirates sont punissables partout, sans relever directement et exclusivement de la juridiction d'un Etat plutôt que de celle d'un autre Etat. En conséquence, il est absolument loisible au capteur de conduire le navire pirate capturé, ainsi que son équipage, dans le port d'un Etat quelconque, pour les déférer aux tribunaux compétents de cet Etat. S'il en était autrement, la répression de la piraterie pourrait être entravée. Il faut reconnaître aussi qu'en fait, et même en droit, tout Etat dont les navires se sont emparés de pirates, est autorisé à faire juger ces derniers par ses propres tribunaux. Nous dirons plus : l'Etat qui a saisi les navires pirates et arrêté leur équipage est, par la nature des choses, le juge indiqué de la validité de la prise et de la culpabilité des individus, et il doit être, si les circonstances le permettent et si cela lui convient, appelé avant tous à faire subir à ces pirates le juste châtement de leurs crimes. Or, comme c'est là ce qui se passe dans la grande généralité des cas, on peut admettre comme règle, susceptible toutefois d'exception, que la punition des pirates est de la compétence des tribunaux de la nation qui a fait la capture de ces bandits, en quelque lieu que la prise ait été opérée ou que le crime de piraterie ait été commis.

Que faut-il décider lorsque la poursuite et la capture des pirates ont été effectuées par les navires d'un pays

dans les eaux territoriales d'une puissance étrangère ? Y a-t-il violation de territoire, ou du moins n'y a-t-il pas là un conflit de souveraineté ? En principe, c'est au souverain du territoire et à ses représentants seuls qu'incombe, dans les eaux territoriales, la protection des intérêts du pays et celle des intérêts internationaux.

A ce point de vue, il y aurait, à la rigueur, une sorte d'empiètement sur les droits souverains de l'Etat, maître des eaux territoriales. Mais, lorsqu'il s'agit d'actes qui s'accomplissent en vue de la sécurité des rapports internationaux, il paraît juste de présumer, dans certaines circonstances, le consentement tacite du gouvernement du territoire. La solution contraire aurait pour résultat de favoriser la fuite et l'impunité des pirates, dans le cas où l'Etat riverain, non prévenu de leur présence, n'aurait pu prendre avec opportunité les mesures nécessaires pour les poursuivre, les combattre et les capturer lui-même. Seulement, dans un cas pareil, en ce qui concerne le jugement, la juridiction de l'Etat qui est maître des eaux territoriales, devra être reconnue de préférence : ce sera l'hommage rendu à sa souveraineté. Ajoutons qu'en aucun cas on ne pourra, sans l'autorisation du gouvernement, poursuivre les pirates dans les mers territoriales et les parties du pays où le gouvernement serait lui-même en mesure de continuer les poursuites.

En 1869, des hommes armés appartenant à un navire de guerre espagnol poursuivirent des insurgés cubains,

prétendus des pirates, sur le territoire britannique, où ces derniers s'étaient réfugiés (dans les îles des Indes occidentales). Sur les plaintes élevées par les autorités anglaises, le capitaine général espagnol répondit que la poursuite avait été faite sur son ordre ; que cette poursuite de pirates n'impliquait pas de violation de territoire, parce qu'elle se faisait dans l'intérêt de l'ordre et de la civilisation.

Dans le traité entre les Etats du Zollverein et la Chine, en date du 2 septembre 1861 et ratifié le 14 janvier 1863, il est établi par l'article 30 : « Les navires de guerre des Etats allemands contractants qui croisent pour la protection du commerce ou s'occupent de la poursuite des pirates, seront libres d'entrer dans tous les ports chinois sans distinction. » Après la destruction de la barque allemande *Apenrade* par des pirates chinois, en 1869, le gouvernement chinois consentit à ce que les marins de l'équipage de la corvette la *Méduse* aidassent à faire des fouilles dans les villages habités par les pirates.

Quant à la répression, elle n'était pas gênée autrefois par des formalités de procédure ; la justice maritime était expéditive et opérait contre les pirates, dans une forme sommaire : la piraterie était frappée de la peine de mort. Au moyen âge, on exécutait les pirates en les noyant ; d'après certaines ordonnances, ceux qui s'étaient emparés des pirates avaient le droit de les juger sommairement et de les pendre immédiatement

au bout des vergues. Une loi anglaise du commencement du xviii<sup>e</sup> siècle disposait que si les pirates commettaient quelques brigandages sur l'Océan et s'ils étaient pris sur le fait, les capteurs auraient le droit de les pendre au grand mât, sans aucune condamnation solennelle. On lit dans les instructions données au nom du roi de France Louis XV, le 5 avril 1751, à M. de La Cluc, capitaine de vaisseau, qui était chargé de croiser sur les côtes du Canada et au banc de Terre Neuve : « Si le sieur de La Cluc arrête des forbans, il assemblera un conseil de guerre composé des officiers des deux vaisseaux de Sa Majesté (*le Tilon* et *la Gracieuse*) et leur procès leur sera instruit conformément au mémoire suivant ; il fera sur le champ passer par les armes, jusqu'à ce que mort s'ensuive, ceux qui seront convaincus de piraterie, de quelque navire qu'ils soient ; et si, parmi les gens de l'équipage pris, il s'en trouve que le Conseil de guerre estime être dans un cas gracieux, par les preuves qu'ils donneront de la violence qui leur a été faite pour servir avec les forbans, le sieur de La Cluc les ramènera en France et les remettra, en arrivant, dans les prisons du port, suivant le rôle qui en aura été arrêté par noms et surnoms. »

L'ordonnance française du 5 septembre 1718 punit les pirates de la peine de mort avec confiscation de leurs biens, et leurs complices des galères perpétuelles avec la même confiscation. Valin dit à ce sujet : « Quant à la peine due aux pirates et forbans, elle est du der-

nier supplicée, suivant l'opinion commune, parce que ce sont des ennemis déclarés de la société, des violateurs de la foi publique et du droit des gens, des voleurs publics à main armée et à force ouverte. C'est le droit commun des nations. On assujettit avec raison à la même peine les receleurs des pirates et ceux qui leur donnent retrait. Cependant, l'ordonnance du 5 septembre 1718, en même temps qu'elle prononce la peine de mort contre les forbans et pirates, n'assujettit leurs auteurs, complices et adhérents, qu'à la peine des galères perpétuelles, avec confiscation de leurs biens (1). »

Aujourd'hui, l'on estime que le droit d'attenter à la vie d'un pirate cesse avec celui de tuer son ennemi dans le combat, ou pour une légitime défense, mais qu'au lieu d'être traités en prisonniers de guerre, ils doivent être traduits en jugement (2). Les différents Etats ont généralement réglé par leur législation propre les formes de procédure à observer et les peines à prononcer pour la répression de la piraterie. Ces formes sont une garantie que les coupables seuls seront frappés ; quant aux peines, toujours très rigoureuses, elles sont du moins gradnées, et ne dépendent plus que de la sentence prononcée par les juridictions compétentes, conformément à la loi. Ces juridictions sont, en général,

(1) *Commentaire de l'ordonn. de 1681*, livre III, titre IX, art. 3 tome II, p. 236.

(2) *Moniteur officiel* du 2 avril 1825 Rapport Pardessus.

des tribunaux d'exception : des tribunaux maritimes, des cours d'amirauté ou autres tribunaux analogues. Leur compétence se justifie par la considération que la constatation et l'appréciation des faits qui constituent le crime de piraterie exigent une connaissance spéciale des choses de la mer et du métier de marin.

Les pirates capturés sont donc déférés de nos jours, ainsi que des criminels ordinaires, aux tribunaux compétents ; mais, comme ils sont en état permanent de flagrant délit, il est conforme à la nature des choses que leur arrestation ne soit pas soumise aux formes de procédure usitées en matière criminelle de droit commun. Il est logique enfin que la mise en jugement des prévenus de piraterie soit suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la validité de la prise du navire monté par eux, lorsqu'une question préjudicielle relative à cette validité a été soulevée, ce qui n'empêche pas l'instruction de la procédure criminelle de se poursuivre. M. Pardessus dit à ce sujet, dans son rapport sur la loi de 1825 : « Mais, de même que dans le cas de prise ordinaire, les hommes qui montent un navire capturé ne pourraient, sans injustice, être traités comme prisonniers de guerre, s'il était reconnu qu'ils n'étaient pas dans les cas de prise prévus par les lois, de même ceux qu'on a arrêtés comme pirates ne sauraient être traduits devant les tribunaux, s'il était reconnu qu'ils n'ont pas été légitimement capturés. La décision sur la validité de cette capture doit donc précéder le jugement

qui appréciera la moralité du fait.... Il faut donc choisir entre deux partis : ou faire statuer sur la validité de la prise de ceux qu'on prétend être pirates avant de juger l'accusation de piraterie ; ou prononcer sur l'accusation, sans préjudice du droit qu'aura l'autorité compétente de statuer sur la validité de la prise. La question ainsi posée, qui pourrait hésiter à reconnaître qu'avant tout, il faut statuer sur la validité de la prise ; que si cette prise est reconnue mal fondée, il s'en suivra que le capturé n'était pas pirate ; que si elle est reconnue fondée, les tribunaux examineront la conduite, la bonne foi du capturé, et jugeront s'il doit être condamné. »

Ajoutons qu'autrefois, lorsque les pirates faisaient naufrage, il était licite de livrer leur navire au pillage. « L'article 47 des jugements d'Oléron, dit Valin (1), en cas de naufrage d'un vaisseau de pirates, permettait de les piller et de les spolier de leurs biens. Mais aujourd'hui le pillage n'est pas moins défendu à leur égard que par rapport à tous autres navigateurs :

« 1° Parce que tout navire naufragé est indistinctement mis sous la protection et sauvegarde du Roi.

« 2° Parce qu'il n'appartient pas aux particuliers de décider si un navire exerce la piraterie ou non, ce serait entreprendre sur les droits de la justice.

« 3° Enfin parce que, si le vaisseau et les biens d'un pi-

(1) *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, livre III, titre IX, art. 3, t. II, p. 236.

rate sont sujets à confiscation, ce ne peut être qu'au profit du Roi ou de M. l'Amiral. »

Aujourd'hui, il n'appartient qu'aux tribunaux de statuer à l'égard des pirates naufragés, comme sur le sort des autres navires naufragés. Les autorités locales procèdent au sauvetage et les objets sauvés sont attribués à ceux que les lois du pays ont désignés.

Mais, d'après Bluntschli, le droit de mettre à mort les pirates, sans les avoir déférés aux tribunaux, demeure entier lorsque les circonstances rendent impossible la mise en jugement régulier de ces forbans. C'est ainsi que, dans les cas où les conditions de la légitime défense se rencontreraient, le capitaine du navire pourrait être considéré comme autorisé à se défaire des pirates prisonniers. Il faut alors dresser procès-verbal de la composition du tribunal, des débats, des dépositions des témoins et de la défense des accusés. Ces constatations seront une garantie contre les abus possibles. On peut même couler à fond les bâtiments pirates et mettre à mort les pirates, sans réunir de conseil de guerre, si l'accomplissement de cette formalité doit créer un danger par le délai qu'elle nécessite.

En Autriche, le Code de justice militaire inflige au crime de piraterie la peine de mort, sans faire aucune distinction.

En Allemagne, le pirate convaincu du crime de meurtre, encourt la peine de mort ; sans meurtre, la réclusion, de cinq à dix ans. Les Instructions pour les com-

mandants de la marine impériale allemande ne disposent rien sur la procédure à suivre envers les pirates qu'on saisirait ; mais l'Instruction provisoire du 20 août 1877, donne dans son annexe A, les directions nécessaires pour ce qui concerne les pirates chinois. Ils doivent être remis aux autorités chinoises pour être jugés ; si la prise a été faite avec la coopération de navires de guerre anglais, au tribunal de vice-amirauté anglais le plus proche. Ajoutons que, dans l'état actuel de la législation allemande, on ne pourrait procéder devant un tribunal allemand contre les étrangers qui se seraient rendus coupables du crime de piraterie en pleine mer, contre un navire non allemand, à moins que l'article 4 du Code pénal allemand n'autorise dans ce cas la poursuite ; mais si le crime est commis contre un navire allemand, fût-ce par des étrangers, le Code pénal allemand doit être appliqué (article 3), en vertu de la fiction d'après laquelle, en pleine mer, tout navire allemand doit être considéré comme territoire allemand, car il n'est pas douteux qu'en pareil cas, le navire allemand lui-même ne soit, sinon le seul, au moins un des endroits où se commet le crime.

Les anciens codes maritimes imposaient au capitaine et à l'équipage de tout navire de commerce, l'obligation absolue de se défendre contre les pirates. Ceci était justifié pour autant que les navires eussent une force suffisante en hommes et en armes. Aujourd'hui, on ne peut

plus soutenir l'existence d'une semblable obligation que dans le cas où il y a des chances de succès.

En Allemagne, l'article 82 de l'Ordonnance pour les gens de mer disait qu'en cas d'attaque ou de violence contre le navire ou la cargaison, le matelot devait prêter toute l'assistance qu'on réclamait de lui pour sauver le navire ou la cargaison. Le Code de commerce permettait au patron, s'il avait souffert du dommage en défendant le navire, ou à ses héritiers, de réclamer une certaine somme outre les frais de maladie et autres (articles 523 et 524). Mêmes dispositions quant aux matelots dans les articles 49 et 51 de l'ordonnance des gens de mer. En tous cas, il dépend uniquement du capitaine de décider, en l'absence d'une loi positive, s'il y a lieu d'entreprendre la défense du navire (1).

#### § II. — Reprises.

Par le fait de la prise, dit M. L. Renault, la possession change de mains, mais l'acte de piraterie n'étant pas licite, il ne saurait y avoir acquisition de propriété. Tel était le sens de la maxime : « Pirate ne change le domaine. »

Lorsque les droits des tiers ne sont pas en cause, dit

(1) PERELS. *Droit maritime international*, trad. Arendt, 1884, p. 140 et s.

Bluntschli, le navire déclaré coupable de piraterie, les armes et les munitions qu'il contient, et la cargaison sont de bonne prise et attribués à l'Etat qui s'en est emparé. Cet Etat peut, s'il le juge convenable, récompenser l'équipage du navire capteur.

Dudley-Field veut que le navire et sa cargaison capturés pour piraterie soient adjugés aux capteurs, à l'exception de ce qui appartient à de tierces personnes innocentes.

La question des suites de la capture, des conséquences de la prise reconnue valable, et de la récompense des capteurs, est résolue dans chaque Etat par ses lois particulières. La déclaration de la validité de la prise est généralement suivie de la vente des objets confisqués et le prix en est réparti suivant les règles établies dans les divers Etats.

En France, l'arrêté du 2 prairial an XI déclare de bonne prise tous les bâtiments commandés par des pirates, forbans ou autres gens qui courent la mer sans commission spéciale d'aucune puissance; l'article 10 de la loi du 10 avril 1825 porte que le produit de la vente des navires et bâtiments de mer capturés pour cause de piraterie sera réparti conformément aux lois et règlements sur les prises maritimes. Lorsque la prise aura été faite par des navires de commerce, ces navires et leurs équipages seront, quant à l'attribution et quant à la répartition du produit, assimilés à des bâtiments qui

seraient pourvus de lettres de marque et à leurs équipages.

La question est dominée par un principe : c'est que les pirates n'ont aucun titre quelconque pour acquérir, qu'ils n'ont jamais eu de droits sur les choses par eux enlevées et qu'ils n'ont pu par conséquent en transmettre aucun. Les pirates n'ayant aucun droit à faire des prises, car ils ne sont pas des ennemis, mais des brigands, le propriétaire n'a pas été dépouillé de sa propriété. Ce qu'on saisit entre leurs mains est le produit du vol et le vol n'est pas un titre légitime d'appropriation. Donc les biens repris sur les pirates doivent être restitués à leur légitime propriétaire, sans aucune réserve, sans que le propriétaire légitime puisse être écarté par un tiers acquéreur, sans qu'il ait à payer autre chose que les frais occasionnés par la reprise.

Telle serait la solution rigoureuse, mais elle n'a pas été telle dans le passé et elle ne l'est pas encore complètement aujourd'hui.

Pendant le moyen âge, on adjugeait au récepteur le navire pris sur les pirates et cet usage se conserva encore dans le xvi<sup>e</sup> et même dans le xvii<sup>e</sup> siècle. Il répondait au besoin d'encourager par un appât puissant ceux qui combattaient la piraterie, afin de parvenir à son entier anéantissement.

D'après Grotius, l'attribution au récepteur peut se justifier, mais dans le cas seulement où le propriétaire dépouillé et le récepteur seraient sujets du même souve-

rain et ne se justifierait pas dans le cas où le propriétaire serait un étranger : le navire devrait alors être restitué à ce dernier. La raison sur laquelle cette opinion se fonde est que le souverain des deux parties intéressées peut bien disposer de la propriété du navire repris pour récompenser le capteur, et que l'ancien propriétaire ne peut se refuser d'obéir à cette loi qui émane de son propre souverain, mais qu'un étranger ne saurait être tenu de s'y soumettre : d'où la conclusion que le propriétaire étranger d'un navire repris sur les pirates doit pouvoir réclamer sa propriété.

Vattel est favorable au récapteur : il n'admet pas la restitution au propriétaire dépouillé, « soit pour éviter les contestations, soit pour encourager les vaisseaux armés à reprendre les navires marchands enlevés ». « Lorsque les grandes compagnies, dit-il, après les guerres des Anglais en France, couraient l'Europe et la pillaient, personne ne s'avisa de revendiquer le butin qu'elles auraient enlevé et vendu. Aujourd'hui, on ne serait pas reçu à réclamer un vaisseau pris par les corsaires de Barbarie et vendu à un tiers, ou repris sur eux, quoique les pirateries de ces barbares ne puissent que très improprement être considérées comme des actes d'une guerre en forme (1). » En Hollande et à Venise, la règle était de donner la propriété entière à celui qui avait fait la reprise, sur le principe de l'utilité publi-

(1) VATTEL, *Le droit des gens*, édition annotée par Pradier-Fodéré, 1863, t. III, p. 76 et s.

que. De même en agit encore l'Espagne, si les biens sont restés vingt-quatre heures entre les mains des pirates.

Cependant une doctrine plus équitable a pénétré dans les lois particulières de la plupart des Etats modernes.

En France, l'ordonnance de la marine de 1681 (livre III, titre IX, des prises, art. 10) et l'arrêté du 2 prairial, an XI (article 56) ont consacré la nouvelle doctrine. L'article 10 de l'ordonnance de 1681 dispose que « les navires et effets de nos sujets ou alliés repris sur les pirates, et réclamés dans l'an et jour de la déclaration qui en aura été faite à l'amirauté, seront rendus aux propriétaires, en payant le tiers de la valeur du vaisseau et des marchandises, pour frais de recousse ».

Ainsi donc, d'après ce nouveau droit, le navire et les effets pris par des pirates et repris sur eux, seront restitués au propriétaire qui en aura perdu la possession à la condition que ce dernier les réclamera dans le délai d'un an et d'un jour à partir de la date de la reprise et qu'il paiera une somme correspondant au tiers de la valeur du navire et de son chargement, comme droit de reprise, à titre de rémunération.

« Mais pour l'effet de cet article, dit Valin dans son Commentaire de l'ordonnance (1), il faut que le navire ait été repris sur les pirates par un Français

(1) VALIN, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, Livre III, titre IX, art. 10, tome II, p. 281.

« Si c'était par un étranger, après les 24 heures, la reprise serait toute à son profit, si la loi de son pays n'était semblable à la nôtre. Arrêt du Parlement de Bordeaux du 8 mars 1635, confirmatif d'une sentence de l'amirauté de Guienne en faveur d'un armateur hollandais qui avait repris sur les corsaires d'Afrique un navire breton ; en Hollande, l'usage est d'abandonner aux armateurs tout ce qu'ils prennent sur les pirates. » A cette interprétation, Pothier objecte que les lois de la Hollande n'ayant pas de pouvoir sur les Français et leurs propriétés sur le territoire de France, le sujet français ne pouvait pas par conséquent être privé de la propriété de son vaisseau dont la capture par des pirates ne l'avait pas dépouillé selon le droit des gens, et que cette propriété devait alors lui être restituée sur paiement du droit de reconosse prescrit par l'ordonnance (1).

Mais que faudrait-il décider, si, le propriétaire déposé étant étranger, le récepteur était Français, ou national d'un pays dont la loi, à cet égard, serait semblable à la loi française ? Le mot alliés inséré dans la disposition de l'ordonnance de 1681 et dans celle de l'arrêté du 2 prairial an XI résout la question : cette disposition veut que la restitution des reprises faites sur les pirates, sous la déduction du tiers pour droit de recousse, ait lieu en faveur des Français et des alliés de la France. Or, on est généralement d'accord pour

(1) POTHIER. *Traité de propriété*, n° 101.

donner à ce mot alliés la signification la plus étendue : il désignerait non pas seulement les Etats liés avec la France par des traités d'alliance, mais toutes les puissances en paix avec elle. Mais conformément aux principes d'égalité et de justice qui doivent être la règle commune des Etats, on admet généralement que pour restituer à leur premier propriétaire le navire et les objets repris, il faut que l'Etat dont ce propriétaire relève ait une loi qui permette aux Français de réclamer leurs propriétés dans les mêmes circonstances et avec les mêmes avantages. « Les alliés, dit Valin, qui aux termes de notre ordonnance, ont droit de réclamer leurs effets repris sur des pirates par des Français, ne doivent s'entendre que de ceux qui suivent la même jurisprudence que nous. »

Ce que nous avons dit sur la restitution à laquelle a droit le premier propriétaire s'applique au cas où le navire ou les effets enlevés par les pirates ont été vendus par eux à un tiers, pourvu qu'il soit prouvé que ce tiers savait ou pouvait savoir que ce navire ou ces effets provenaient de piraterie. Dans le cas contraire, il faut venir au secours de la bonne foi de l'acquéreur, quand elle est démontrée.

Un grand nombre de traités internationaux ont consacré la règle qui prescrit la restitution au premier propriétaire du navire et des effets repris sur les pirates, pourvu que ce propriétaire soit sujet du même souverain

que le récepteur, ou national d'un pays dont la loi admet les mêmes principes.

Parmi ces traités, plusieurs stipulent *sans réserve* la restitution au propriétaire des objets repris. Le traité du 23 août 1742 entre la France et le Danemark porte dans son article 84 : « Pour mieux assurer à l'avenir le commerce entre les deux couronnes, Leurs Majestés très chrétienne et danoise ne recevront, ni ne souffriront que leurs sujets reçoivent, dans nul des pays de leur obéissance, aucuns pirates ou forbans, quels qu'ils puissent être, mais, autant que faire se pourra, elles les feront poursuivre, punir et chasser de leurs ports et les navires déprédés, de même que les biens pris par lesdits pirates et forbans, lesquels se trouveront en nature, seront incontinent et sans forme de procès, restitués franchement (c'est-à-dire gratuitement, avec exemption complète de charges) aux propriétaires qui les réclameront » (1).

Le traité de commerce et de navigation du 26 septembre 1786 entre la France et la Grande Bretagne stipule dans son article 39 : « ..... et tous leurs vaisseaux, les effets et marchandises enlevés par eux et conduits dans les ports de l'un ou de l'autre royaume, seront arrêtés autant qu'il pourra s'en découvrir et seront rendus à leurs propriétaires ou à leurs facteurs ayant leurs pouvoirs en procuration par écrit, après avoir prouvé la

(1) DE CLERCQ, *Recueil des traités de la France*, tome I, pages 46, 55.

propriété devant les juges de l'Amirauté par des certificats suffisants ; quand bien même ces effets seraient passés en d'autres mains par vente, s'il est prouvé que les acheteurs ont su ou dû savoir que c'étaient des effets enlevés en piraterie ; et généralement tous les vaisseaux et marchandises, de quelque nature qu'ils soient, qui seront pris en pleine mer, seront conduits en quelque port de l'un ou de l'autre souverain, et seront confiés à la garde des officiers de ce même port, pour être rendus entiers au véritable propriétaire, aussitôt qu'il sera dûment et suffisamment reconnu (1). » Nous trouvons une clause semblable dans l'article 26 du traité de paix, d'amitié et de commerce conclu le 30 septembre 1800 entre la France et les Etats-Unis (2), et dans l'article 17 d'un traité de 1783 entre la Suède et les Etats-Unis (3).

Mais le plus généralement, on stipule que la restitution aura lieu sous certaines conditions ; ainsi nous trouvons dans le traité d'amitié, de commerce et de navigation, conclu le 9 décembre 1834 entre la France et la Bolivie, la clause suivante : « Les navires, marchandises et effets appartenant aux sujets respectifs qui auraient été pris par des pirates et conduits ou trouvés dans les ports de la domination de l'un ou de l'autre pays, seront remis à leurs propriétaires, en

(1) *Id.*, t. I, pages 146, 162.

(2) *Id.*, t. I, pages 400, 409.

(3) DE MARTENS, *Recueil des principaux traités*, tome III, p. 565.

payant, s'il y a lieu, les frais de reprise, qui seront déterminés par les tribunaux respectifs, lorsque le droit de propriété aura été prouvé devant ces tribunaux, et sur la réclamation qui devra en être faite, dans le délai d'un an, par les parties intéressées, par leurs fondés de pouvoirs ou par les agents des gouvernements respectifs (1). » Même disposition dans le traité du 25 mars 1843 entre la France et le Vénézuéla, article 14 (2), dans le traité du 8 mars 1848 entre la France et le Guatemala, article 14 (3).

Il résulte de ces dispositions que le droit international conventionnel prescrit la restitution des biens repris sur les pirates à leur propriétaire, sous les quatre conditions suivantes :

1° Que la réclamation de ce propriétaire soit faite dans le délai d'une année, à partir de la reprise ;

2° Qu'il justifie de son droit de propriété devant les tribunaux compétents respectifs ;

3° Que les frais de reprise soient déterminés par ces tribunaux ;

4° Que les frais soient payés par le propriétaire.

Quant à la règle des 24 heures, c'est à dire celle d'après laquelle les biens repris sur les pirates appartiennent au récepteur lorsque les pirates ont conservé ces biens en leur possession pendant 24 heures, elle

(1) DE CLERCQ, *Recueil des traités de la France*, t. IV, p. 290.

(2) *Id.*, t. V, p. 12.

(3) *Id.*, t. V, p. 603.

n'est pas admise, sauf par la législation espagnole, parce que les pirates n'ont jamais pu acquérir aucun droit quelconque, dans n'importe quel espace de temps, sur les biens volés par eux, car le propriétaire de ces biens n'en a jamais perdu la propriété.

A ce compte, la restitution devrait être complètement gratuite, le propriétaire ne devrait avoir à payer que les frais occasionnés par la reprise et sa conduite en lieu sûr ; les navires de guerre, qui ont pour mission d'assurer la sécurité des mers, ne sauraient équitablement prétendre à aucune récompense pour avoir accompli leur devoir.

« Mais, dit Pradier-Fodéré (1), au lieu d'adjuger la reprise au récepteur à l'expiration du terme fixé, ne serait-il pas plus équitable de vendre, à l'expiration de ce délai sans réclamation du premier propriétaire, le navire et la cargaison, d'en déposer le prix dans un lieu sûr et de le tenir à la disposition du propriétaire ? N'est-il pas évident, de plus, que le délai d'un an et un jour fixé par la loi française, ou simplement d'un an consacré par le droit international conventionnel, est beaucoup trop court pour les étrangers qui habitent souvent en des pays éloignés ? N'est-il pas indispensable, enfin, que le point de départ de ce délai soit expressément, nettement et clairement déterminé, ce qui n'a pas lieu dans la loi française et dans les clauses du droit inter-

(1) *Traité de droit international*, 1891, t. V, p. 814.

national conventionnel? Hautefeuille, qui fait ces observations très justes, estime avec raison que les règles relatives aux reprises faites sur les pirates appellent encore des réformes et des améliorations, et il exprime le vœu, auquel on ne peut que s'associer, que les Etats s'entendent entre eux pour résoudre ces questions d'une manière uniforme » (Hautefeuille, *Des Droits et des devoirs des nations neutres*, 1858, t. III, p. 411.



## DEUXIÈME PARTIE

### FAITS ASSIMILÉS A LA PIRATERIE PAR LES LOIS PARTICULIÈRES DES ETATS OU PAR DES TRAITÉS

A côté de la piraterie que nous venons d'étudier et qui relève du droit des gens, les Etats ont créé dans leurs lois propres et dans leurs traités particuliers, en procédant par assimilation, une piraterie qui n'a aucun caractère d'universalité. Ils ont compris sous la qualification de faits de piraterie des actes qui ne sont ni de déprédations, ni de brigandage. Ils ont dit dans leurs lois : « Seront jugés et punis *comme pirates* » ; et dans les textes de leur droit conventionnel : « Pourront être (ou seront) traités *comme pirates*. » Les auteurs de ces actes qualifiés de piraterie par la loi intérieure de tel Etat, ou par un traité, ne sont pas des pirates, ils ne sont qu'assimilés aux pirates. La piraterie dont ils se rendent coupables ne découlant que

d'une qualification sanctionnée par la loi propre de tel ou tel Etat, ou par un traité entre telles ou telles puissances, est dite piraterie suivant le droit particulier d'un Etat, ou suivant le droit international conventionnel particulier à certains Etats, par opposition à la piraterie, suivant le droit des gens. Et comme cette qualification d'actes de piraterie est donnée par tels Etats à des pratiques condamnées par leur législation spéciale, mais auxquelles des législations étrangères peuvent ne pas attacher la même signification, les auteurs de ces actes de piraterie, suivant le droit particulier, ne peuvent être punis que conformément aux lois spéciales qui les assimilent aux pirates, le plus généralement en tant que nationaux des Etats qui ont ces lois ou entre lesquels ce droit conventionnel a été spécialement établi, et seulement dans les lieux dépendant de la juridiction de ces Etats.

Les législations de l'Espagne, de l'Angleterre, des Etats-Unis, offrent des exemples de qualification de piraterie donnée par les lois intérieures d'un Etat à des actes qui ne sont pas de brigandage proprement dit.

En Espagne, une ordonnance a assimilé au pirate tout navire sans patente, ou muni d'une fausse patente, ou se livrant à des hostilités sous un pavillon autre que le sien, ou faisant la course sans licence de son gouvernement, ou qui, sans y être autorisé, a reçu patente d'un autre Etat, même allié de l'Espagne. Un décret

espagnol du 20 juillet 1873 a déclaré pirates les navires de l'Etat retenus par les insurgés.

Les lois particulières de l'Angleterre et des Etats-Unis assimilent aux pirates les individus qui se livrent à la traite des nègres. Il en est de même en Autriche, en Prusse et en Russie depuis le traité de 1844, conclu par ces trois puissances avec l'Angleterre, pour l'abolition de la traite. Il ne s'ensuit pas que la traite, qui est d'ailleurs prohibée aujourd'hui par toutes les nations civilisées, constitue le crime de piraterie suivant le droit des gens. L'opinion soutenue par Lord Stowell était conforme à ce point de vue : il pensait que, bien que certains Etats, agissant isolément, eussent édicté des protestations formelles, passé des lois, conclu des traités contre ce trafic, d'autres nations persistaient dans l'ancien usage, à la faveur de tous les encouragements que leurs lois pouvaient y donner, et que la doctrine des tribunaux, jugeant d'après le droit des gens par rapport à ces nations, doit prescrire le respect de leur mode d'agir.

Nous allons examiner, dans un premier chapitre, la course et la traite au point de vue de leur assimilation possible avec la piraterie et nous étudierons, dans un second chapitre, la loi française du 10 avril 1825, qui présente un exemple très complet de dispositions législatives sur la piraterie.

## CHAPITRE PREMIER

### PIRATERIE ET COURSE. PIRATERIE ET TRAITE

#### § I. — Piraterie et course.

Le but immédiat de la course qui est la poursuite du lucre par l'emploi de la violence lui donne une grande ressemblance avec la piraterie.

Il n'a jamais été bien facile en fait de distinguer entre les corsaires et les pirates dans les temps reculés où la guerre publique ne s'était pas encore séparée de la guerre privée, et où l'attache de l'autorité publique n'avait pas encore été imposée aux particuliers pour armer des navires en course. Nous avons montré dans notre historique de la piraterie que la guerre navale n'était alors qu'une affaire de spéculation commerciale. Au <sup>xiii</sup><sup>e</sup> siècle, les abus de la course commencèrent à être réprimés par le frein d'une garantie pécuniaire, d'un cautionnement imposé aux armateurs pour ré-

pondre qu'ils s'abstiendront de tout acte d'hostilité envers des amis ou des neutres. Au xiv<sup>e</sup> siècle, une autorisation expresse du souverain devint nécessaire pour armer en course. La distinction entre le corsaire et le pirate devint alors plus aisée à établir et plus nette. Mais, pendant tout le moyen âge, le mot pirate fut employé comme synonyme de corsaire. « Si quelque pirate ou corsaire veut armer contre les ennemis » disait la Pragmatique d'Alphonse XIII, roi d'Aragon, en 1288. Les vieilles chroniques d'Angleterre parlaient des pirates du roi auxquels, sous Guillaume le Roux, on confiait la garde des mers territoriales. Comment s'étonner dès lors, que les équipages des bâtiments armés par des particuliers ou par des villes pour courir sus aux navires de l'ennemi aient été désignés par la dénomination de pirates? Mais au xv<sup>e</sup> siècle, on remplaçait le mot pirate par une périphrase : il ne s'agissait plus d'un navire pirate, mais d'un navire qui devait naviguer à la manière des pirates. Au xvii<sup>e</sup> siècle, on ne se servait plus que du mot corsaire pour désigner les armements licites (1).

Les corsaires sont des navires qui, en temps de guerre seulement, sont commissionnés par le gouvernement d'un Etat souverain et autorisés par lui, en vertu du droit des belligérants, à saisir les navires de la nation avec laquelle il est en guerre. Cette définition

(1) CAUCHY, *Droit maritime international*, Troisième époque, t. I, p. 344.

nous montre la différence entre les corsaires et les pirates. Si le corsaire a pour mission de s'emparer de la propriété d'autrui, son action ne peut s'étendre qu'à la nation ennemie du pays qui lui a concédé son autorisation ; cette circonstance lui donne un caractère légal de nationalité ; elle crée en même temps une responsabilité pour la nation dont il bat le pavillon et, par là, exclut toute idée de piraterie. En outre, si un navire ainsi commissionné commet contre les droits des autres nations un acte de violence ou une irrégularité qui outrepassé les facultés dont il est investi, il ne peut, pour ces faits, être considéré comme pirate, quand son intention n'est pas notoirement révélée. Dans ce cas, l'Etat qui a autorisé l'armement est responsable, devant les autres nations, des actes pratiqués illégalement et c'est à lui qu'appartient le droit de juger et de punir.

Il y a des cas toutefois où le corsaire abusant de l'autorité reçue, sort de ses attributions et agit de telle manière que l'on peut qualifier ses actes de piraterie. Nous allons examiner quelques-uns des cas où cette assimilation a lieu.

Tout d'abord, on a assimilé aux pirates les navires courant les mers, avec commission de deux ou plusieurs Etats différents. Le § 2 de l'article 1<sup>er</sup> de notre loi du 10 avril 1825 prévoit ce cas de piraterie, comme nous le verrons par l'étude de cette loi.

Il n'y a donc pas dans ce fait un cas de piraterie, suivant le droit des gens, bien que plusieurs Etats, que

tous les Etats même, traitent ce fait d'acte de piraterie. En vain dira-t-on que l'intention de se livrer à la piraterie apparaît ici d'une manière ostensible, qu'une surveillance suffisante ne pourra être exécutée de la façon prescrite par les lois particulières de chaque Etat sur les corsaires, si le commandant d'un navire armé en course est libre d'accepter une commission de plus d'une puissance, ou ne peut voir, dans celui qui porte plusieurs commissions d'Etats différents auxquels il est étranger, un écumeur de mer, un pirate, quand bien même il courrait sus aux navires de commerce de nations en paix avec son propre pays. Il ne peut y avoir là qu'une piraterie suivant la loi particulière d'un Etat ou des Etats.

On a également assimilé aux pirates les navires qui, pendant que leur pays reste neutre, prennent commission d'un Etat étranger belligérant et capturent les navires d'une puissance ennemie de cet Etat, mais en paix avec leur propre nation.

Il n'y a donc pas non plus dans ce fait un cas de piraterie selon le droit des gens, mais seulement selon la loi particulière d'un ou de plusieurs Etats. Nous verrons que l'article 3 de la loi de 1825 prévoit ce cas. Cependant, tous les auteurs ne sont pas du même avis quant à l'appréciation de ce fait. Ortolan, par exemple, dit à ce sujet : « Qu'un pays réunisse contre son ennemi toutes ses ressources de guerre, il n'y a rien là que de légitime. Mais comment justifier l'appel qu'il ferait aux

forces privées d'un Etat étranger qui reste neutre dans la querelle? Comment, tandis que l'Etat reste neutre, les sujets particuliers de cet Etat prendraient-ils parti pour l'un ou pour l'autre des belligérants? Comment, tandis que l'Etat est en paix, les sujets particuliers de cet Etat entreraient-ils en guerre? Un navire dans une telle situation ne serait pas avoué par l'Etat auquel il appartient, puisque cet Etat reste neutre et en paix et ne l'a pas commissionné. Il ne serait donc pas placé sous la responsabilité de cet Etat et n'en pourrait pas invoquer la nationalité. Il ne pourrait pas davantage invoquer celle de l'Etat belligérant dont il porte la commission, puisqu'il n'appartient véritablement pas à cet Etat et ne remplit aucune des conditions constitutives de cette nationalité à laquelle il est étranger. C'est donc un navire qui, pour les actes auxquels il se livre, se trouve dénationalisé et n'est légitimement couvert par aucun pavillon. Ces actes ont donc le caractère de véritables actes de piraterie, suivant le droit des gens (1). »

Cette affirmation n'est pas exacte : ce navire n'est pas dénationalisé. Il a commis, suivant l'expression de Valin, « une sorte de désertion avec engagement au service d'une puissance étrangère », mais il n'a pas perdu, par cela même, sa nationalité. Ce navire, de plus, est couvert, vis-à-vis des puissances tierces, par la commission qu'il a obtenue, il a un répondant vis-à-

(1) *Diplomatie de la mer*, 1864, liv. II, ch. XI, tome I, p. 128.

vis d'elles : l'Etat qui l'a commissionné et qui devient responsable de ses actes. Enfin, il faut bien remarquer que ce navire ne court pas sus à tout navire de commerce indistinctement ; il se borne à capturer les navires de la puissance avec laquelle l'Etat qui l'a commissionné se trouve en guerre ; il fait la guerre à une nation déterminée, il n'est pas l'ennemi du genre humain. On ne peut donc dire qu'il y ait là un cas de piraterie du droit des gens, mais un tel navire peut très bien être assimilé aux pirates par la loi particulière d'un Etat : c'est ce qu'a fait la loi de 1825.

Nous trouvons une application de ces idées dans une note du 8 janvier 1839, adressée de la frégate *La Néréide* au ministre mexicain de la guerre et de la marine, par le vice-amiral français Baudin. Il déclarait qu'afin d'empêcher, dans l'intérêt du commerce de toutes les nations, qu'un système de piraterie et de brigandage ne s'organisât sous le pavillon mexicain (il était question de navires étrangers au gouvernement mexicain, auxquels ce gouvernement se proposait de délivrer des commissions pour courir sus aux navires de commerce français), il avait donné aux capitaines des navires de guerre sous ses ordres, les instructions suivantes : « Ne seront considérés comme mexicains que les navires armés dans un des ports du Mexique, pourvus d'une lettre de marque régulière, émanée directement du gouvernement de ce pays et dont le capitaine et les deux tiers de l'équipage au moins seront nés

Mexicains. Tout corsaire, sous pavillon mexicain, qui ne satisferait pas à ces conditions, sera considéré comme pirate et, comme tel, traité avec toute la sévérité des lois de la guerre (1). »

De même, dans son message du 8 décembre 1846 à la Chambre des représentants des Etats-Unis, pendant la guerre entre la République américaine et le Mexique, le président des Etats-Unis recommandait au Congrès de faire immédiatement une loi autorisant à juger et à punir comme pirates les sujets espagnols qui, échappant à la vigilance de leur gouvernement, se seraient rendus coupables d'actes de corsaires contre les Etats-Unis. Le Congrès vota en effet, le 8 mars 1847, un acte déclarant que tout sujet ou citoyen d'un Etat étranger se rendrait coupable de piraterie en faisant la course contre les navires ou les propriétés des Etats-Unis.

On a encore assimilé généralement à des pirates les matelots composant l'équipage d'un navire de commerce qui se seraient révoltés contre l'autorité de leur commandant, durant la traversée, l'auraient même assassiné, ainsi que les autres officiers et se seraient emparés du navire. Remarquons bien ici encore, qu'il n'y a là qu'un cas de piraterie suivant la loi particulière de

(1) Remarquons à ce sujet que, dans la guerre continentale, des nationaux de pays étrangers entrèrent, parfois en grand nombre, dans la composition des armées belligérantes; si ces individus viennent à tomber entre les mains de l'ennemi, il ne saurait être question de les traiter comme des bandits, ils ont droit au traitement de tout prisonnier de guerre.

tel ou tel Etat. C'est ainsi, nous le verrons, que la loi française de 1825 a prévu ce cas dans son article 4. Mais la révolte en mer, accompagnée de l'assassinat des officiers du navire, est surtout le point de départ d'une suite d'attentats qui deviennent une menace et un danger pour le commerce maritime de toutes les nations. C'est alors qu'on peut dire, avec Wheaton, avec Ortolan et autres, que si les crimes de meurtre et de vol ont été commis à bord d'un navire tombé en la possession d'un équipage révolté, qui s'est affranchi de toute obéissance et qui agit contre toutes les lois, le navire, dès lors dénationalisé, a perdu le droit d'être protégé par un pavillon quelconque, « de tels crimes peuvent être rangés dans la classe de ceux de la piraterie suivant le droit des gens » (1). « Tous les éléments du crime de piraterie se rencontrent dans l'espèce » dit Bluntschli (2).

Enfin, les lois de la plupart des Etats assimilent encore à des pirates les navires qui font la course sans lettre de marque, ceux qui continuent la course au-delà du temps pour lequel la lettre de marque a été délivrée soit après la fin de la guerre, soit après le retrait de la lettre de marque et les corsaires qui confisquent les navires ou les marchandises dans le but de se les approprier illégalement.

(1) WHEATON, *Eléments de droit intern.*, 1858, t. I, p. 143. — ORTOLAN, *Diplomatie de la mer*, 1864, t. I, p. 214.

(2) BLUNTSCHLI, *Le Droit international codifié*, traduction Lardy, 1881, art. 350.

Quant au cas d'un navire ayant commission de deux Etats qui sont en guerre l'un contre l'autre, il offre l'exemple d'une situation très anormale qui se présentera d'ailleurs fort rarement, mais dont l'incorrection suffit pour justifier l'opinion généralement enseignée et adoptée, qui la fait considérer comme constituant le crime de piraterie. Le but paraît être de tomber indifféremment sur l'un et l'autre parti pour s'enrichir des dépouilles de tous les deux. Il est certain que la spoliation paraît être le but d'une semblable conduite. Ce n'est pas cependant l'avis de tous les auteurs. M. Pradier-Fodéré dit à ce sujet : «... Mais les nations qui ne sont pas engagées dans la guerre ont-elles intérêt à capturer ce navire porteur de commissions qui se contredisent ? Sont-elles menacées dans leur commerce maritime par ce corsaire à double face et à double rôle, qui ne court sus qu'aux navires de commerce des deux seuls belligérants ? Il y a là une manière d'agir qui tient de la trahison et que la loyauté et l'honneur des armes désavouent, mais je n'y vois pas les agissements d'un ennemi du genre humain : or, pour constater la piraterie suivant le droit international universel, il faut en revenir toujours à ce critérium (1). » Il n'y a même pas là, pour lui, un cas de piraterie suivant le droit particulier des deux Etats intéressés, à moins de formelles dispositions légales, « car la commission de course ac-

(1) PRADIER-FODÉRÉ. *Traité de droit international*, 1891, tome V, p. 842.

cordée par chacun de ces Etats au même corsaire mettrait ce dernier à l'abri de l'accusation de piraterie vis-à-vis de l'autre Etat ». « Le fait, dit-il, relèverait plutôt des lois qui punissent la trahison et autres crimes analogues dans chaque pays. »

On s'est demandé aussi s'il fallait traiter comme pirates les officiers et l'équipage d'un navire régulièrement armé pour la course et muni d'une commission contre un Etat ennemi, qui auraient commis des actes de déprédation contre des nations amies. Il paraît incontestable que ce fait n'a pas en lui-même et nécessairement le caractère de la piraterie suivant le droit des gens. Assurément, toutes les nations auront intérêt à réprimer de pareils attentats, et l'intérêt à ce point de vue sera véritablement universel ; mais tant qu'il n'y aura que des corsaires ayant outrepassé les limites de leur commission, et non de véritables écumeurs de mer, il n'y aura pas de pirates proprement dits.

Il faut adopter une solution analogue pour le cas d'un navire commissionné par le gouvernement de son propre pays, en même temps que par un gouvernement étranger non allié de ce dernier. Mais ce cumul de commissions peut être un cas de piraterie suivant le droit particulier d'un ou de plusieurs Etats. Il faut en dire autant dans le cas où le navire serait commissionné par deux ou plusieurs Etats différents, mais alliés entre eux contre un ennemi commun. Tous les auteurs cependant ne sont pas de cet avis. Ortolan ne voit pas d'autre raison de la double

commission d'un tel navire « que celle qui résulte de ce que les Etats co-belligérants peuvent avoir adopté, à l'égard des neutres, des règles différentes de conduite et que chacun d'eux peut être lié par des engagements séparés ; de telle sorte que le navire porteur des commissions de chaque Etat invoquerait, selon l'occasion, les unes ou les autres de ces règles, suivant qu'elles lui seraient plus avantageuses. Ce motif seul d'un pareil cumul nous en montre l'illégitimité. Le droit international ne peut pas l'admettre (1). » A cela M. Pradier-Fodéré répond : « Il ne s'agit pas de savoir si cette pratique peut donner lieu à des abus, si elle est légitime, la question est de décider s'il s'agit ici d'un cas de piraterie quelconque et le sens commun répond négativement. Ortolan lui-même déclare qu'il est impossible d'y voir un crime de piraterie ».

Les gouvernements aux prises avec une insurrection ont incontestablement le droit de déclarer pirates ou d'annoncer qu'ils assimileront à des pirates les rebelles qui parcourront les mers pour s'emparer des biens appartenant aux sujets ou citoyens demeurés fidèles au pouvoir établi. Les insurrections relèvent exclusivement du droit interne de chaque Etat ; les gouvernements sont complètement libres de menacer les rebelles d'une assimilation aux pirates, quelle que soit l'importance de l'insurrection. C'est ainsi que dans la lutte

(1) ORTOLAN, *Diplomatie de la mer*, 1864, t. I, p. 223.

engagée contre l'Espagne par les Pays-Bas pour conquérir leur indépendance, le gouvernement espagnol avait dénoncé comme pirates les navires que les Hollandais avaient jetés sur les mers pour ruiner le commerce maritime de l'Espagne. Au début de la guerre de Sécession, le président Lincoln rendit, le 16 avril 1861, un décret par lequel il déclara que tous les corsaires des Etats du sud, seraient regardés comme pirates et qu'on les traiterait en conséquence. Lors de la guerre civile espagnole en 1873, le gouvernement de fait qui existait à Madrid, déclara qu'il assimilait aux pirates les navires insurgés de Carthagène.

Mais les puissances étrangères sont-elles obligées de s'associer à cette qualification ou à cette assimilation? MM. Lyon-Caen et Renault dans leur *Précis de droit commercial* (1) répondent à la question lorsque, parlant de navires munis de commissions délivrées par des insurgés, ils disent : « Si ceux-ci ne sont pas reconnus comme belligérants, les bâtiments qui naviguent en vertu de leur autorisation ne sont que des pirates ; dans le cas contraire, ce sont des corsaires. »

*Intérêt de ces questions, malgré la déclaration de Paris.*

— La déclaration de Paris n'est obligatoire que pour les puissances qui y ont adhéré. La course n'a pas été abolie en effet pour les Etats qui se sont abstenus d'accéder à cette déclaration, et ces derniers ont, par conséquent, conservé la faculté d'armer des corsaires.

(1) 1885, tome II, n° 2035, p. 296, note 1.

Mais les navires d'une puissance signataire de la déclaration qui se livreraient à la course devraient-ils être considérés comme pirates ?

La question s'est posée particulièrement à propos du décret prussien du 24 juillet 1870 qui a ordonné la création d'une marine volontaire dirigée soi-disant contre les navires de guerre, mais éventuellement contre le commerce maritime de la France. Le décret n'imposait, d'ailleurs, à ces navires aucune des garanties que les Etats admettant la course exigent communément de leurs corsaires. La création de cette marine parut à la France en opposition avec les engagements pris par la Prusse en 1856 et elle se réserva d'appliquer, s'il y avait lieu, à ces auxiliaires des mesures de rigueur. Dans l'espèce, les navires privés prussiens étaient couverts par le décret de 1870, ce qui suffisait pour les mettre à l'abri de toute inculpation de piraterie suivant le droit des gens : si le gouvernement français croyait pouvoir les traiter comme des pirates, il ne s'agissait évidemment que d'une piraterie suivant le point de vue de la France. Mais la situation de ces navires se rapprochait beaucoup plus de celle des corps francs ou des volontaires qui participent aux opérations militaires dans les guerres continentales.

On peut donc dire que si les corsaires qui ont été commissionnés par une puissance signataire de la déclaration de 1856, sont des nationaux de cette puissance, les raisons abondent pour les soustraire à l'in-

culpation de piraterie et à leur assimilation aux pirates. S'ils sont étrangers à cette puissance, leur commission les couvre également, du moins quant à l'inculpation de piraterie suivant le droit des gens.

### § II. — Piraterie et Traite

Dans l'antiquité, la traite des esclaves fut un des objets principaux de la piraterie. Le prix des esclaves était élevé, surtout quand c'étaient des esclaves artistes ou littérateurs, c'est ce qui explique l'ardeur que les pirates mettaient à se procurer cette précieuse marchandise. Ainsi que le fait remarquer M. Wallon dans son *Histoire de l'Esclavage*, le besoin d'esclaves stimulait la piraterie qui, transformée en traite des blancs, était devenue la profession commerciale la plus lucrative et la plus répandue dans l'antiquité.

Il en fut de même pendant le moyen âge, l'esclavage était le principal objectif de la course, tant du côté des chrétiens que de celui des musulmans. Les Génois déshonorèrent leur commerce en trafiquant des chrétiens comme des musulmans et en faisant la traite des blanches pour approvisionner de Circassiennes les harems de l'Égypte et du Maghreb. En plein xvii<sup>e</sup> siècle, on voyait à Gênes de riches armateurs se faisant servir par des esclaves barbaresques.

Nous ne nous occupons ici de la traite qu'au point de vue de son assimilation à la piraterie. La traite ne saurait être considérée en principe comme constituant le crime de piraterie suivant le droit des gens. La traite est un crime de lèse-humanité, mais n'est pas, comme la piraterie, un danger commun pour toutes les nations, aussi, dans tous les temps, la piraterie a-t-elle été combattue, tandis que la traite a pu s'accomplir jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle avec la complicité des gouvernements chrétiens. Les pirates ne reconnaissent l'autorité d'aucun Etat, n'ont pas de papiers de bord ; les négriers, au contraire, reconnaissent l'autorité de l'Etat dont ils portent le pavillon et possèdent des papiers de bord dont la validité ne peut être contestée. Les pirates courent les mers pour attaquer et piller les navires de commerce de toutes les nations indistinctement, les négriers n'attaquent le commerce maritime d'aucune puissance et ne courent pas les mers.

« L'assimilation de la traite des nègres à la piraterie, dit Bluntsehli (1), n'est pas dans la nature des choses... La piraterie menace le commerce maritime tout entier ; la traite des nègres n'entrave pas le commerce des mers. Les pirates ne reconnaissent l'autorité d'aucun Etat ; les négriers naviguent sous le pavillon d'une puissance connue. L'abolition de la traite des nègres n'a donc pas le même caractère international que la poursuite des pirates. »

(1) *Le Droit international codifié*, trad. Lardy. 1881, p. 214, 215.

Ajoutons que, alors même que toutes les nations se seraient entendues pour abolir l'esclavage et par voie de conséquence la vente d'esclaves, la traite n'en serait pas davantage la piraterie ; elle pourrait être assimilée à cette dernière, être punie comme elle, mais la traite ne serait pas la piraterie, parce que ce sont deux choses distinctes.

Quant à l'assimilation de la traite à la piraterie en ce sens que les peines dont cette dernière serait frappée dans tels pays pourraient être prononcées dans les mêmes pays contre la traite, elle est dans le droit des Etats. C'est ainsi que les lois particulières d'Angleterre et des Etats-Unis assimilent aux pirates les individus qui se livrent à la traite des nègres. Et de même que les Etats ont le droit de faire des lois par lesquelles ils assimilent aux pirates les traitants, de même ils peuvent conclure entre eux des traités qui stipulent et consacrent cette assimilation. Nous citerons comme exemple le traité entre le Portugal et la Grande-Bretagne du 8 juillet 1842. Mais la traite des noirs n'est alors punie qu'en vertu des lois spéciales qui l'assimilent à la piraterie, lesquelles lois ne peuvent être appliquées que par l'Etat qui les a faites, seulement à l'égard des propres sujets ou nationaux de cet Etat ou dans les lieux dépendant de sa juridiction. Quant aux clauses des traités, leur caractère obligatoire est limité aux parties contractantes ou à celles qui ont adhéré et ne s'étend à aucune aucune autre tierce partie. Quand la traite est

ainsi assimilée à la piraterie par des lois internes ou par des stipulations de traités, elle est un cas de piraterie suivant le droit particulier d'un Etat ou de plusieurs Etats, c'est-à-dire suivant le droit international conventionnel.

D'ailleurs, la tentative de faire de la traite des noirs, par voie de déclaration générale dans les traités entre toutes les puissances ou au moins entre plusieurs puissances, un crime de piraterie suivant le droit international universel, n'a jamais eu de succès. Elle a échoué dans les délibérations du congrès de Vérone en 1822, elle a échoué dans les négociations de 1823-1824 entre les deux gouvernements américain et anglais, elle a échoué dans les négociations plus récentes entre les cinq grandes puissances de l'Europe qui ont signé le traité du 20 décembre 1841 (France, Autriche, Grande-Bretagne, Prusse et Russie) (1).

« C'est donc, dit Wheaton, un abus de langage que de désigner les traitants comme pirates mis hors la loi et n'ayant aucun droit de pavillon ou de nationalité, et d'affirmer que pour les arrêter et les punir comme coupables d'un délit contre le droit des gens, on peut usurper un droit de visite en temps de paix qui n'est pas reconnu par le Code international (2). »

D'ailleurs, le traité pour l'abolition de la traite de

(1) DE CLERCQ. Tome XV, p. 924, 925.

(2) WHEATON, *Histoire des progrès du droit des gens*, tome II p. 324.

1841, conclu entre l'Autriche, la Prusse et la Russie et où il est dit dans l'article premier que les signataires « s'engagent à déclarer piraterie un pareil trafic » nous montre cependant qu'il y a là une simple assimilation, mais que la traite n'est pas la piraterie. On sait en effet que les tribunaux de toutes les nations indistinctement sont compétents pour juger les pirates capturés, or, dans le traité de 1841, les Etats signataires reconnaissent la compétence des tribunaux du navire soupçonné.

Le seul intérêt de la question consiste en effet dans la détermination de l'étendue des moyens qu'on peut employer pour réprimer la traite.

Si, dans la traite des noirs, on reconnaît la piraterie selon le droit des gens, il faut alors décider que tout navire de guerre, ou même de commerce le pouvant, aura le devoir de courir sur un négrier et de l'arrêter, quel que soit le pavillon qu'il porte.

S'il ne s'agit au contraire que d'une piraterie suivant le droit particulier d'un ou de plusieurs Etats, ou suivant le droit international conventionnel, le devoir de courir sus au négrier n'existe que par rapport à l'Etat ou aux Etats dont la loi réprime la traite comme piraterie, dans les relations avec ceux qui relèvent de la souveraineté de ces Etats et que par rapport aux seules puissances qui se sont liées entre elles à cet égard par un traité.

Nous dirons donc pour conclure que la traite étant

par elle-même suffisamment immorale pour constituer un crime distinct que la civilisation chrétienne impose à toute nation de réprimer, il n'est pas nécessaire pour assurer sa répression de l'assimiler à la piraterie, il suffit pour chaque Etat de la frapper de peines rigoureuses dans les limites de sa juridiction, il faut surtout que les Etats conviennent entre eux de se faciliter réciproquement la recherche, la poursuite et l'arrestation des traitants et des négriers sur les mers.

## CHAPITRE II

LOI DU 10 AVRIL 1825

Cette loi est intitulée : loi pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime. Elle vise des actes différents par leur nature et par les peines dont elle les a frappés et divise les faits assimilés par elle à la piraterie en quatre catégories, comprenant chacune plusieurs cas.

Cette loi, qui maintient d'ailleurs les lois relatives aux armements en course et aux prises maritimes auxquelles elle n'a pas dérogé, a rendu service à la législation, en faisant cesser toutes recherches dans les anciennes ordonnances, si peu en harmonie entre elles : ordonnance de 1584, déclaration de 1630, ordonnance sur la marine, ordonnance du 5 septembre 1718, règlement du 2 prairial an II et décret du 12 novembre 1806.

D'après l'article 1<sup>er</sup>, seront poursuivis et jugés comme pirates : 1<sup>o</sup> tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer quelconque, armé et

naviguant, sans être ou avoir été muni pour le voyage de passe-port, rôle d'équipage, commissions ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition ; 2<sup>o</sup> tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances en Etats différents.

Cette disposition de l'article 1<sup>er</sup>, est applicable tant aux navires Français qu'aux navires étrangers qui auraient été saisis par notre marine militaire ou marchande. Mais, pour être présumé pirate, le navire doit être armé, et le mot armé ne doit pas être pris ici dans son sens technique maritime et comme synonyme d'équipé quant au personnel, le navire doit être pourvu d'armes de guerre. « Celui qui court les mers armé, dit M. Pardessus dans son rapport sur la loi à la Chambre des députés (1), sans avouer à quelle nation il appartient, se met, par cela même, en hostilité avec toutes les nations. Il faut voir là la tentative d'un crime qu'il est prêt à exécuter, dont l'occasion seule lui a manqué, ou peut-être dont un crime de plus a enseveli les preuves au fond de la mer. Tous les peuples s'accordent à considérer comme pirates ceux qui naviguent armés, sans autorisation légitime. »

L'article 4 du titre IX du livre III de l'ordonnance de 1681 qualifiait pirates les gens courant la mer sans commission d'aucun prince ou Etat souverain.

(1) *Moniteur Officiel*, 2 avril 1825.

Cette rédaction ne distinguait pas entre les navires armés et ceux qui ne l'étaient pas. De plus, inconvénient plus grave, elle décidait la question par le seul fait d'existence ou de non-existence de papiers de bord : un équipage pouvait donc s'emparer du navire confié à ses soins pour exercer la piraterie, muni de papiers réellement délivrés à ce navire, il était matériellement en règle, et cependant l'expédition avait cessé d'être légitime. En outre, on excluait ainsi la justification d'un équipage qui aurait perdu ses papiers.

La loi de 1825 parle d'équipages naviguant sans être ou avoir été munis de papiers de bord constatant la légitimité de l'expédition. Les mots : avoir été, ont été ajoutés pour faire entendre que la seule absence de papiers de bord ne constitue pas le crime de piraterie : ces papiers ont pu disparaître par un fait de force majeure ou par tout autre accident : l'absence de papiers de bord au moment où le bâtiment est constaté en contravention n'est donc qu'une présomption qui impose aux prévenus l'obligation de se justifier.

D'après l'article 1<sup>er</sup>, ce n'est pas seulement le commandant du navire qui peut être traité comme pirate en l'absence de papiers de bord : ce sont tous les individus faisant partie de l'équipage. On fit observer, lors de la discussion, que les matelots pourraient ignorer très souvent le défaut des papiers. Le garde des sceaux et le commissaire du gouvernement ont répondu qu'il n'y aurait lieu d'appliquer une peine aux matelots

qu'autant qu'il serait prouvé qu'ils savaient que le navire naviguait sans papiers et que ce serait à l'accusation, conformément à la règle générale, à établir contre les matelots qu'ils ont connu la non-existence de papiers. Dans ces conditions, on peut regretter que la loi ne soit pas conçue autrement car il résulte que le commandant et les gens de l'équipage étant compris dans la même disposition, le premier sera présumé coupable jusqu'à preuve par lui faite de son innocence et les seconds présumés innocents jusqu'à ce que l'accusation ait fait la preuve contre eux.

Il a été jugé qu'on ne saurait considérer comme armé pour la piraterie un navire à bord duquel on ne trouve, au milieu d'autres armes, qu'un canon de huit en fonte (Conseil d'Etat, 25 janvier 1831, M. Chasseloup-Laubat, rapport affaire le *Corinne*) et que la découverte à bord d'un navire de quelques armes, telles que fusils et sabres, est insuffisante pour faire considérer ce navire comme armé pour la piraterie et pour en justifier la capture, alors même qu'il serait trouvé hors de sa route, avec dessein de se livrer à la traite. (Conseil d'Etat, 31 mars 1847, affaire le *Notre-Dame-de-Grâce*. D. P. 47, 3, 97 — 27 avril 1847, affaire le *Restaurador-Bahiano*, id.) Sans cela, quel est le navire qui ne serait point armé? L'article 5 du titre IX du livre III de l'ordonnance de 1681, en déclarant de bonne prise tout vaisseau combattant sous un autre pavillon que celui de l'Etat dont il a commission, ou ayant commission de

deux différents princes ou Etats, ajoutait : « Et s'il est armé en guerre, les capitaines et officiers seront punis comme pirates. » Ainsi, ni les doubles commissions, ni le faux pavillon ne suffisaient pour faire considérer le navire comme pirate, il fallait encore qu'il fût, non pas seulement armé, mais armé en guerre.

La loi de 1825 se sert, il est vrai, du mot armé tout seul, mais ce serait donner la plus fausse interprétation à cette loi que de supposer qu'un navire est armé par cela seul qu'il s'y trouve des armes. C'est le navire même qui doit être armé. C'est ce qui fut expressément reconnu dans la discussion de la loi. M. le garde des sceaux disait à la Chambre des pairs, en répondant à M. de Broglie, le 22 février 1825 (1) : « Il faut bien remarquer que l'article ne parle que d'un bâtiment armé et non d'un simple bâtiment de commerce. Or, la destination d'un bâtiment armé est de faire la guerre. On a le droit d'examiner s'il prépare une guerre légitime ou illégitime. Sur mer, la guerre illégitime s'appelle piraterie. » Donc, quand la loi de 1825 parle d'un navire armé, elle entend bien certainement parler d'un navire armé pour faire la guerre, armé en guerre, comme disait l'ordonnance et non pas seulement d'un navire qui porterait des armes.

Le second paragraphe de l'article 1 définit un autre cas de piraterie : celui d'un capitaine de navire armé qui serait porteur de commissions délivrées par deux

(1) *Moniteur Officiel*, 23 février 1825.

ou plusieurs puissances ou Etats différents. Cette disposition reproduit l'article 5 du titre IX du livre III de l'ordonnance de 1681 qui en assimilant les coupables de ce crime aux pirates, prononçait implicitement contre eux la peine capitale. Ce cas de piraterie n'est pas applicable à l'équipage. Il suffit en effet pour l'homme qui s'embarque sur un navire armé de connaître que le capitaine est autorisé, mais il ne peut se prémunir contre la déloyauté de ce capitaine qui déjà muni de l'autorisation d'un souverain en obtiendrait encore une d'un autre souverain. La complicité prouvée pourrait seule faire assimiler les hommes à l'auteur du crime.

Relativement à la peine applicable aux faits de pirateries prévus par l'article 1<sup>er</sup>, l'article 5 porte : dans le cas prévu par le § 1 de l'article 1 de la présente loi, les pirates seront punis, savoir : les commandants, chefs et officiers de la peine des travaux forcés à perpétuité et les autres hommes de l'équipage de celle des travaux forcés à temps. Tout individu coupable du crime spécifié par le § 2 du même article sera puni de celle des travaux forcés à perpétuité. Comme il n'y a encore qu'une présomption de projets coupables, sans commencement d'exécution, la loi, au lieu de la peine de mort, généralement prononcée autrefois contre tous les forbans, n'établit que celle des travaux forcés.

Les lois particulières de plusieurs Etats ont des dispositions plus ou moins analogues ou semblables à celles de l'ordonnance française de 1681 et de la loi de

1825 ; mais toutes ces lois n'ont naturellement de force obligatoire que dans les limites de la juridiction des Etats qu'elles concernent. Ainsi, par exemple, lorsque la loi d'un pays exempt, comme fait la loi de 1825, de la pénalité les gens de l'équipage autres que le commandant, les Etats qui sont régis par des lois différentes n'ont pas à tenir compte de cette exception favorable et peuvent, par conséquent, traiter comme pirates, suivant leurs lois particulières, tous les hommes de l'équipage. La supposition inverse appelle nécessairement la même solution, car il ne s'agit pas de la piraterie selon le droit des gens, que toutes les nations sont intéressées à détruire.

La seconde classe de faits de piraterie comprend trois subdivisions prévues dans l'article 2 de la loi de 1825, ainsi conçu : Seront poursuivis et jugés comme pirates : 1° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires français, ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires ; 2° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer étranger, lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commettrait lesdits actes envers des navires français, leurs équipages ou chargements ; 3° le capitaine et les

officiers de tout navire ou bâtiment de mer quelconque qui aurait commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il aurait commission.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> de cet article définit comme cas de piraterie les actes de déprédation et de violence commis en mer par des Français contre d'autres Français ou contre des étrangers avec lesquels la France n'est pas en guerre. Les passagers doivent être compris dans cette expression : « tout individu faisant partie de l'équipage ». Autrement, il aurait été très facile de dissimuler sa véritable qualité sous celle de passager ; d'ailleurs, les passagers, s'ils n'étaient pas poursuivis comme auteurs principaux, devraient l'être comme complices.

La disposition du paragraphe 2 se justifie par le droit des gens qui, ne voyant qu'un brigandage dans les guerres privées, ne tolère la course qu'autant qu'une puissance belligérante l'a autorisée par la lettre de marque.

Le paragraphe trois portait, dans le projet de loi, au lieu de ces mots : un bâtiment quelconque, « un bâtiment armé ». Cette dernière expression a été supprimée, parce que la piraterie résulte ici non de l'armement, mais des hostilités commises, et que le mot armé aurait pu présenter d'utiles exceptions au pirate qui, après avoir commis des actes d'hostilité, se voyant poursuivi, jetterait ses armes à la mer avant d'avoir été arrêté.

Le même paragraphe, dans le projet de loi, après le mot *hostilité*, ajoutait : envers des Français, des alliés ou des neutres. On a supprimé ces mots, afin que, la loi ne spécifiant pas envers qui doivent être commis les actes d'*hostilité*, le gouvernement restât maître de donner, à cet égard, soit à ses propres bâtiments, soit aux bâtiments particuliers, la direction convenable à ses intérêts politiques.

Quant aux peines, l'article 6 prononce, pour les cas des deux premiers paragraphes, la peine de mort contre les chefs et les travaux forcés à perpétuité contre les hommes de l'équipage, qui ne doivent encourir la peine de mort que si les violences ont été accompagnées d'homicides ou de blessures. Dans le cas du dernier paragraphe, il prononce la peine des travaux forcés à perpétuité. Ces dispositions sont empruntées à l'article 5 du titre IX du livre III de l'ordonnance de 1681.

La troisième classe de faits de piraterie est comprise dans l'article 3, ainsi conçu : Seront également poursuivis et jugés comme pirates : 1° tout Français ou naturalisé français qui, sans l'autorisation du roi, prendrait commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé en course ; 2° tout Français ou naturalisé Français qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du roi, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé, commettrait des actes d'*hostilité*

envers des navires français, leurs équipages ou chargements.

L'ordonnance de 1681 contenait de pareilles défenses. On peut donc appliquer aux dispositions de l'article 3 ce que Valin disait de celles de cette ordonnance : « Ces dispositions ne souffrent aucune exception : elles s'étendent aux commissions qui seraient prises de princes amis ou alliés comme à celles de princes neutres ou suspects ; elles regardent le temps de paix comme le temps de guerre. La raison générale pour tous ces cas, c'est que c'est une sorte de désertion avec engagement au service d'une puissance étrangère que d'implorer sa protection pour courir la mer et combattre sous sa bannière, de préférence à celle de son souverain. L'alliance du souverain avec le prince dont on prendrait la commission ne saurait tenir lieu d'excuse, parce que ce n'en est pas moins une puissance étrangère (1). »

L'ordonnance de 1681 appliquait à ce cas de piraterie la peine de mort. L'article 7 de la loi de 1825 prononce la réclusion pour le crime prévu par le § 1<sup>er</sup> de l'article 3 ; il maintient la peine de mort contre le Français coupable du crime prévu par le § 2 de cet article.

Il a été jugé, par application des dispositions de la loi de 1825, qu'un français qui prend, sans la permission du gouvernement Français, une commission en course d'une puissance étrangère et qui s'empare des vaisseaux

(1) *Commentaire de l'Ordonnance de 1681*, liv. III, titre IX, art. 3, tome II, p. 235.

appartenant à des nations avec lesquelles la France n'est pas en guerre, doit être considéré et traité comme pirate ; qu'en conséquence, il n'y a pas lieu, en cas de prise d'un corsaire étranger commandé par un Français, sans la permission du gouvernement français, de restituer le vaisseau à ce gouvernement étranger ; il doit en être disposé conformément aux lois sur les prises (Cons. d'Etat, 23 avril 1823. M. Maillard, rapp. aff. *l'Amour de la Patrie*).

Un Etat peut donc avoir une loi assimilant aux pirates ceux de ses nationaux qui prendront, sans autorisation, une commission en course d'une puissance étrangère et qui captureront des navires appartenant à des nations avec lesquelles leur pays ne serait pas en guerre. Une pareille loi n'a de valeur et de force que pour l'Etat qui l'a faite et que dans les limites de sa juridiction souveraine. Il en est de même en ce qui concerne les clauses des traités par lesquelles les Etats contractants, prévoyant le cas où l'un d'eux serait en guerre avec une puissance tierce, s'interdisent d'autoriser leurs nationaux à prendre ni à accepter des commissions en course pour se livrer à des hostilités contre celui-ci, et celles par lesquelles ils conviendraient expressément d'assimiler à des pirates et de punir comme tels les gens d'un navire ainsi commissionné.

On trouve un exemple de clause d'assimilation aux pirates, dans l'article 33 du traité de commerce conclu, le 21 décembre 1739, entre la France et les Etats-Géné-

raux des Provinces-Unies des Pays-Bas : « Les sujets desdits seigneurs états généraux ne pourront prendre aucune commission pour des armements particuliers, ou lettres de représailles, des princes et Etats qui pourraient devenir ennemis de Sa Majesté, ni troubler ou endommager d'aucune manière ses sujets, en vertu de pareilles commissions et lettres de représailles, ni même s'en servir pour aller en course, à peine d'être poursuivis et châtiés comme pirates ; ce qui sera pareillement observé par les sujets de Sa Majesté à l'égard de ceux des Provinces-Unies. »

Nous trouvons une clause semblable dans l'article 23 du traité d'amitié et de commerce conclu à Paris le 6 février 1778 entre la France et les Etats-Unis (1), et dans l'article 6 du traité d'amitié, de commerce et de navigation du 20 avril 1857, entre le Pérou et le Guatemala.

Mais, quelle que soit la rédaction de ces clauses, ces dispositions n'auront de valeur et d'effet qu'entre les Etats qui les auront stipulées.

Sir Travers Twiss fait une remarque à propos de la question qui nous occupe. Il suppose d'abord que deux Etats, tels que la Prusse et les Etats-Unis, se sont engagés par traité à ne pas permettre à leurs nationaux d'accepter une commission d'un prince étranger contre l'une ou l'autre des parties contractantes, sous peine d'être traités comme pirates. « Si, dit-il, les Etats-Unis étaient en guerre avec l'Autriche et que l'Autriche

(1) DE CLERCQ, tome XV, p. 101.

accordât une commission ou des lettres de marque à un sujet Prussien de naissance, et si un corsaire autrichien, sous le commandement de ce sujet prussien, était capturé par un croiseur des Etats-Unis, il pourrait surgir une question compliquée de droit public, dans le cas où le gouvernement des Etats-Unis se proposerait de punir cette personne comme pirate, nonobstant les réclamations de l'Autriche, car l'Autriche n'aurait pas pris part aux engagements conventionnels entre les Etats-Unis et la Prusse, et l'Autriche est autorisée, par le droit des gens, à octroyer des lettres de marque à quiconque en veut accepter, et à revendiquer, pour toutes les personnes agissant en vertu de ces lettres de marque, tous les droits de la guerre que sanctionne le droit commun des gens (1). »

Il ne résout pas explicitement cette question, qui n'est compliquée qu'au point de vue politique, mais ne l'est nullement sous le rapport juridique. Comme le dit très bien M. Pradier-Fodéré à ce sujet : « Il est certain qu'une clause stipulée entre les Etats-Unis et la Prusse n'a pas de force obligatoire en Autriche et que cette dernière puissance serait fondée à revendiquer pour le Prussien agissant en vertu des lettres de marque qu'elle lui aurait délivrées, la protection du droit international. Quant à la Prusse, elle pourra incontestablement punir son sujet comme pirate, en vertu de sa loi intérieure et

(1) TRAVERS TWISS, *Le Droit des Gens*. 1889, tome II, p. 409.

de son traité avec les Etats-Unis, car les Etats conser-  
vent toujours leur droit de juridiction sur leurs natio-  
naux (1). »

La loi de 1825 prévoit, dans son article 4, une qua-  
trième classe de faits de piraterie. L'article est ainsi  
conçu : « Seront encore poursuivis et jugés comme  
pirates : 1° tout individu faisant partie de l'équipage  
d'un navire ou bâtiment de mer français qui, par fraude  
et violence envers le capitaine ou commandant, s'em-  
parerait dudit bâtiment ; 2° tout individu faisant partie  
de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français,  
qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi. »

Le § 1 de cet article concerne donc les gens de l'équi-  
page; les lois anciennes ne paraissent pas avoir formel-  
lement prévu ce cas. L'article 8 prononce la peine de  
mort contre les chefs et les officiers et celle des travaux  
forcés à perpétuité contre les hommes. Ces derniers  
n'encoureraient la peine de mort qu'autant que leur  
crime aurait été accompagné d'homicide ou de bles-  
sures.

Le § 2 de notre article s'applique à tout individu  
faisant partie de l'équipage. L'article 8 prononce la  
peine capitale; il n'est qu'une reproduction de l'article  
36 du titre I, du livre II de l'ordonnance de 1681.

On s'est demandé si le capitaine qui s'est lâchement  
rendu sans combattre, celui qui n'a pas fait tout ce qui

(2) PRADIER-FODÉRÉ, *Traité de droit international*, 1891, tome V,  
p. 835.

dépendait de lui pour éviter un ennemi avec lequel il ne pouvait se mesurer, sont censés avoir livré leur navire. L'affirmative constituerait une interprétation trop rigoureuse du texte. Le crime n'existe qu'autant qu'il y a intention coupable; il faudrait que l'intention de trahir résultât de la mollesse ou de la fuite pour que la loi pût être appliquée dans toute sa sévérité.

Cet article 4, ainsi que l'article 8 et l'article 17 ont été appliqués par la Cour de cassation dans la célèbre affaire du *Fœderis Arca* (1). La loi de 1825, nous pouvons maintenant nous en rendre compte, s'est proposée de protéger la propriété commerciale en mer contre deux genres d'attentats différents: 1° contre les attaques des navires armés pour pratiquer sur mer le vol avec violence (art. 1, 2, 3, 5 et 7); 2° contre les trahisons des gens de l'équipage, soit qu'elles aient pour objet de soustraire par fraude ou violence le navire et sa cargaison à l'autorité du commandant qui en a reçu la direction, soit qu'elles aient eu pour but de livrer le navire à des pirates ou à l'ennemi (art. 4 et 8). Les gens de l'équipage, coupables des trahisons qu'on vient d'indiquer, sont déclarés justiciables des tribunaux maritimes par l'article 17.

Le 24 juin 1864, l'équipage du navire de commerce, le *Fœderis-Arca* qui, depuis quelques jours, manifestait des dispositions hostiles à l'égard de Richebourg, le ca-

(1) Crim., rej., 26 avril 1866, D. P. 66, 1, 403; Crim., cass., 10 août 1866, D. P., 66, 1, 404; Crim., rej., 27 sept. 1866, D. P. 66, 1, 507.

pitaine, entra en révolte à l'occasion d'une menace d'inscription au livre des punitions pour refus d'exécuter une manœuvre pendant la nuit. Le second, Aubert, est tué et jeté à la mer. Le capitaine a le même sort. Les révoltés entrent ensuite dans sa chambre et détruisent les papiers du bord. Au bout de deux ou trois jours, se trouvant incapables de diriger le navire, ils conviennent de le couler. Ils descendent dans les embarcations, après avoir tué le mousse, du mutisme de qui ils n'étaient pas sûrs. Un brick danois se montre à l'horizon et recueille les faux naufragés qui racontent qu'une barque contenant le capitaine, le second et le mousse avait péri dans le naufrage. Débarqués aux îles du Cap Vert, ils furent ramenés à Brest par une corvette française. Au bout de quelque temps, un marin est interrogé, tombe dans des contradictions et, arrêté, il finit par avouer. Les matelots sont arrêtés dans les lieux divers où ils s'étaient rendus après leur séparation. Les poursuites dirigées contre les matelots ont eu plusieurs phases et la Cour de cassation a dû être saisie jusqu'à trois fois de cette affaire. Dans les efforts qui ont été tentés pour enlever les accusés à la juridiction maritime et pour obtenir leur renvoi devant le jury, on ne niait pas l'existence d'un attentat en mer contre la propriété commerciale placée sous la garde du capitaine, on soutenait seulement que cet attentat ne rentrait pas parmi les crimes assimilés à la piraterie parce qu'il n'avait pas

eu le vol pour mobile, mais seulement un sentiment de vengeance à l'égard du capitaine.

Les inculpés s'efforcèrent de plus de faire considérer comme crime distinct, de droit commun, le meurtre du mousse accompli postérieurement à la destruction du navire. Mais la loi de 1825 a prévu le cas où le crime qu'elle assimile à la piraterie aurait été précédé, accompagné ou suivi d'un homicide (art. 8). Tout ce qu'on peut exiger, c'est que cet homicide se rattache au crime principal et l'on ne peut certainement pas nier qu'il en soit ainsi lorsqu'il a eu pour objet d'assurer l'impunité à ses auteurs.

En conséquence, la Cour jugea, par l'application de l'article 17 :

1° Que les tribunaux maritimes sont compétents pour juger tout individu faisant partie de l'équipage d'un bâtiment français accusé d'un fait de piraterie prévu par les articles 4 et 8 de la loi de 1825.

2° Que le fait de matelots composant l'équipage d'un bâtiment de commerce de s'être, durant la traversée, emparé du navire en assassinant leurs officiers, d'avoir pillé les effets de ceux-ci, et d'avoir, pour dissimuler leur crime, tout à la fois coulé le navire qu'ils ne pouvaient diriger et noyé le mousse dont ils redoutaient les dénonciations, constitue, non une série de crimes distincts, de la compétence de la juridiction de droit commun, mais le crime de piraterie, de la compétence de la juridiction maritime, ou tout au moins l'un des crimes

assimilés à la piraterie, et déferés à la même juridiction par les articles 4, 8 et 17 de la loi de 1825.

3° Que vainement, dans ce cas, on soutiendrait que le meurtre du mousse devrait, en admettant l'application de la qualification de piraterie aux faits de capture par fraude et violence et de destruction du navire, être considéré, à raison de ce qu'il est postérieur, comme un crime commun, devant entraîner, pour cause de connexité, le renvoi de l'affaire dans son entier devant la cour d'assises ; un tel crime n'est, en effet, qu'un acte complémentaire et une circonstance aggravante du fait principal de piraterie.

Remarquons encore sur la question de la compétence que le même article 17 fait une exception pour le cas où c'est un Français qui a pris, sans l'autorisation de son gouvernement, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire armé en course. Il porte en effet dans son paragraphe 4 : sont exceptés des dispositions du présent article, les prévenus du crime spécifié au § 1<sup>er</sup> de l'article 3, lesquels seront jugés suivant les formes et par les tribunaux ordinaires.

L'article 9 de la loi de 1825 prévoit la complicité en matière de piraterie, il dispose ainsi : Les complices des crimes spécifiés dans le § 2 de l'article 1<sup>er</sup>, le § 3 de l'article 2, le § 2 de l'article 3 et le § 2 de l'article 4 seront punis des mêmes peines que les auteurs principaux desdits crimes. Les complices de tous autres cri-

mes prévus par la présente loi seront punis des mêmes peines que les hommes de l'équipage ; le tout suivant les règles déterminées par les articles 59, 60, 61, 62 et 63 du Code pénal, et sans préjudice, le cas échéant, de l'application des articles 265, 266, 267 et 268 dudit Code.

On peut conclure des termes du dernier paragraphe de cet article qui renvoie aux règles ordinaires du Code pénal que si l'on rencontrait une association de malfaiteurs dans les faits qui ont déterminé la piraterie il y aurait lieu de recourir aux articles 265 et suivants du même Code qui prononcent la peine des travaux forcés à temps contre les auteurs ou directeurs de l'association, les commandants en chef ou en sous-ordre des bandes, et la réclusion contre tous autres chargés d'un service quelconque.

Relativement aux circonstances atténuantes, on sait que l'article 463 Code pénal, est applicable à tout crime, même prévu par une loi spéciale, toutes les fois qu'une disposition formelle n'en a pas exclu l'application.

La compétence à l'égard des complices est réglée par l'article 19 : Les complices des crimes de piraterie spécifiés au titre premier de la présente loi seront jugés par les tribunaux maritimes, ainsi qu'il est prescrit par les deux articles précédents.

Sont exceptés et seront jugés par les tribunaux ordinaires, les prévenus de complicité Français ou naturalisés Français, autres néanmoins que ceux qui auraient

aidé ou assisté les coupables dans le fait même de la consommation du crime. Et dans le cas où les poursuites seraient exercées simultanément contre les prévenus de complicité compris dans l'exception ci-dessus et contre les auteurs principaux, le procès et les parties seront renvoyés devant les tribunaux ordinaires.

L'article 16 de la loi de 1825 porte : Lorsque des bâtiments de mer auront été capturés pour cause de piraterie, la mise en jugement des prévenus sera suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la validité de la prise.

Cette suspension n'empêchera ni les poursuites, ni l'instruction de la procédure criminelle. Une affaire de piraterie peut, en effet, donner lieu à l'examen d'une question préjudicielle : tel bâtiment capturé est-il de bonne prise, selon les règles générales des prises et les dispositions de la loi du 10 avril 1825 ? Le jugement des prises appartient au Conseil des prises déclaré permanent par le décret du 28 novembre 1861. « Si la prise est déclarée nulle, a dit M. Portal à la Chambre des Pairs les prévenus ne pourront être mis en jugement ; si elle est déclarée valable, les tribunaux compétents resteront libres d'apprécier tous les moyens de défense. »

C'est le lieu de rappeler que quand un bâtiment a été déclaré de bonne prise pour cause de piraterie, le produit de la prise se répartit conformément aux règles édictées pour toutes les prises.

La loi française, dont nous venons de faire l'analyse,

présente donc un ensemble très complet de dispositions législatives relatives à la piraterie. Elle punit des faits assurément très graves, mais qui ne sont pas des faits de piraterie proprement dite, de celle qui est un danger pour la navigation et le commerce de toutes les nations indistinctement. Tous les crimes frappés par la loi de 1825 sont des attentats isolés contre des navires nationaux ou leurs équipages, ce sont des atteintes portées au droit public français, des crimes commis contre la patrie, mais il n'est pas question de pillage, de vol ou de rapines. Tous les Etats étrangers n'ont pas intérêt à punir ceux qui commettent ces crimes, quelques-uns même, ceux par exemple, dont le gouvernement a délivré des commissions pour la course, ont plutôt un intérêt contraire. Le législateur a raison de s'armer contre eux de sévérité en les assimilant à des pirates, mais cette assimilation ne regarde que l'Etat dont la loi a disposé ainsi : les peines édictées par cette loi ne peuvent être prononcées que par les tribunaux de cet Etat ; à moins de clauses spéciales insérées dans les traités et qui ne lient que les contractants cette assimilation à la piraterie est non avenue à l'étranger. Enfin quand bien même il serait stipulé entre deux ou plusieurs Etats que les navires se trouvant dans telles situations déterminées pourront être traités comme pirates par toute puissance et par les contractants, cette clause ne rendrait pas du tout pirates suivant le droit des gens les navires et équipages qui se trouveraient dans ces situations.

En résumé, on peut donc être considéré comme pirate suivant les lois d'un ou de plusieurs Etats ou même suivant le droit international conventionnel de tous les Etats sans être pour cela pirate suivant le droit des gens. La piraterie suivant le droit international conventionnel, dit très justement M. Pradier-Fodéré, est une qualification qui dépend de la volonté des Etats, volonté qui peut se modifier, qui peut cesser ; la piraterie suivant le droit des gens dépend de la nature des choses qui ne varie pas.

VU : LE PRÉSIDENT DE LA THÈSE,  
RENAULT.

Vu : LE DOYEN,  
GLASSON.

Vu et permis d'imprimer,  
LE VICE-RECTEUR DE L'ACADÉMIE DE PARIS  
LIARD.

## BIBLIOGRAPHIE

- BONFILS ET FAUCHILLE. — *Droit international public.*  
PRADIER-FODÉRÉ, — *Traité de droit international*, 1891.  
ORTOLAN. — *Diplomatie de la mer.*  
PERELS. — *Droit maritime international.*  
TEITA. — *Droit public international maritime.*  
TRAVERS-TWISS. — *Droit des gens.*  
WHEATON. — *Histoire des progrès du droit des gens.*  
BLUNTSCHLI. — *Le droit international codifié.*  
SESTIER. — *La piraterie dans l'antiquité.*  
WATBLED. — La France et les Barbaresques au XVI<sup>e</sup> siècle (*Nouvelle revue*, 15 septembre 1893).  
DE MAS-LATRIE. — *L'office de la piraterie à Gênes au moyen âge* (Bibliothèque de l'École des Chartes, 1892).  
REDIER. — L'affaire du *Prosper-Corin* et la piraterie dans la Méditerranée (*Correspondant*, 40 nov, 1896).  
DE CASTRIES. — Les Corsaires de Salé (*Revue des Deux-Mondes*, 15 février 1903).  
VALIN. — *Commentaire de l'ordonnance de 1861.*  
PARDESSUS. — Rapport de la loi du 10 avril 1825 (*Moniteur*, 2 avril 1825).  
PARDESSUS. — *Collection des lois maritimes, antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle.*  
DE CLERQ. — *Recueil des traités de la France.*  
DALLOZ. — *Répertoire de législation (Organisation maritime).*

5/257



## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	Pages. 1
-------------------	-------------

### PREMIÈRE PARTIE

PIRATERIE DE DROIT DES GENS . . . . .	7
---------------------------------------	---

#### CHAPITRE PREMIER

DÉFINITIONS ET CARACTÈRES CONSTITUTIFS DE LA PIRATERIE . .	7
--	---

#### CHAPITRE II

HISTORIQUE. . . . .	17
§ I <sup>er</sup> . — <i>Antiquité</i> . . . . .	20
§ II. — <i>Moyen Age</i> . . . . .	27

#### CHAPITRE III

ÉTATS BARBARESQUES, MAROC . . . . .	35
-------------------------------------	----

## CHAPITRE IV

PROCÉDURE. REPRISES. . . . .	57
§ I <sup>er</sup> . — <i>Procédure</i> . . . . .	57
§ II. — <i>Reprises</i> . . . . .	68

## DEUXIÈME PARTIE

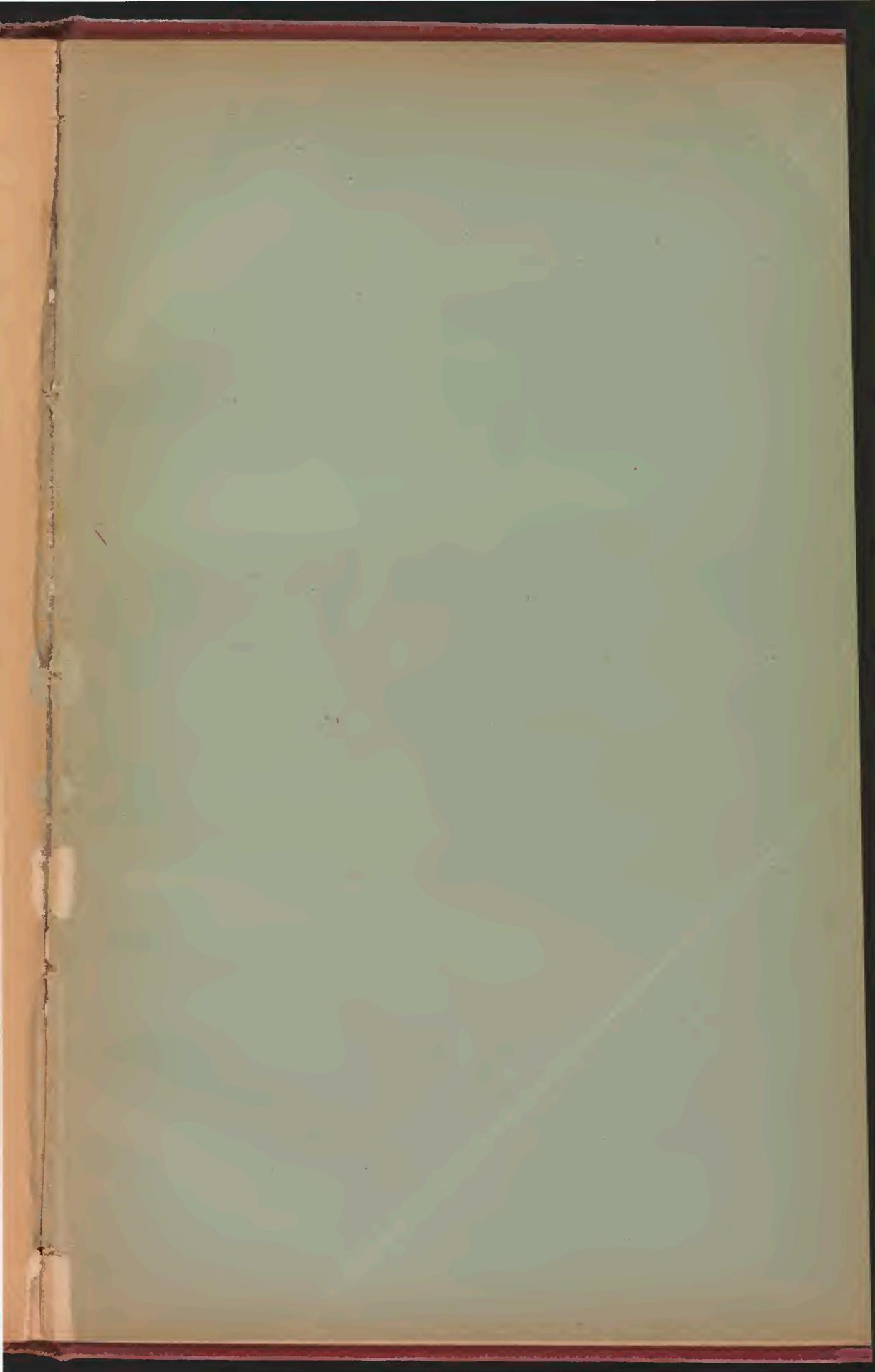
FAITS ASSIMILÉS A LA PIRATERIE PAR LES LOIS PARTICULIÈRES DES ETATS OU DES TRAITÉS . . . . .	65
---	----

## CHAPITRE PREMIER

PIRATERIE ET COURSE. PIRATERIE ET TRAITÉ . . . . .	84
§ I <sup>er</sup> . — <i>Piraterie et course</i> . . . . .	84
§ II. — <i>Piraterie et traite</i> . . . . .	97

## CHAPITRE II

ÉTUDE DE LA LOI DU 10 AVRIL 1825. . . . .	103
BIBLIOGRAPHIE. . . . .	125



LIBRARY OF CONGRESS



0 030 255 660 A