



# DJIBOUTI

---

**DISCOURS PRONONCE PAR**

**M. MOUSSA MOHAMED MOUSSA  
CONSEILLER**

**Agenda 79 de l'ordre du jour**

**Rapport de la Commission du droit international sur les  
travaux de sa soixante-quatorzième session lors de la 78<sup>e</sup>  
session de l'Assemblée Générale des Nations Unies**

**Date le 31 octobre 2023**

**Verifié à l'audition**

**Monsieur le Président,**

A l'entame de mes propos, permettez-moi de commencer mes propos par réitérer l'appréciation de ma délégation quant au travail de la Commission du droit international et sa contribution au développement progressif et à la codification du droit international.

Aussi, ma délégation s'associe à toutes celles qui l'on précédé en félicitant les Professeurs Nilüfer ORAL et Patrícia GALVÃO TELES, pour leur coprésidence de cette session ainsi que l'ensemble des membres de la CDI pour leurs importantes contributions repris dans le rapport soumis à notre considération.

**Monsieur le Président,**

Eu égard au Groupe thématique 2 qui est à l'ordre du jour de la présente séance, pour ce qui concerne le Chapitre V, ma délégation voudrait féliciter Monsieur August REINISCH, Rapporteur spécial, pour son travail grâce auquel la CDI a provisoirement adopté des projets de directives sur le Règlement des différends auxquels des organisations internationales sont partie.

En ce qui concerne le Chapitre VI consacré à la prévention et la répression de la piraterie et du vol à main armée en mer, Ma délégation souhaiterait -moi également de remercier le Rapporteur Spécial, M. Yacouba Cissé, pour l'élaboration de ce premier rapport.

En effet, Il compile avec pertinence les éléments historiques, socio-économiques et juridiques susceptibles d'informer nos débats.

Nonobstant, il nous paraît indiqué que des clarifications puissent être apportées en ce qui concerne la méthodologie comparative utilisée pour l'élaboration de ce rapport.

Si le rapport souligne le succès des mesures mises en place dans le golfe d'Aden, il n'en dépeint pas une image suffisamment complète pour que nos collègues d'autres continents puissent y trouver une inspiration pour le combat contre la piraterie dans leurs régions.

L'action collective mise en place dans le golfe d'Aden est le résultat d'une coopération entre plusieurs états dont les législations et pratiques ne figurent que pour partie dans le rapport.

Ma délégation, note l'effort de classification géographique engagé dans ce premier rapport, mais recommande de davantage tenir compte des causes socioculturelles et des spécificités géographiques locales qui ont contribué à l'émergence et/ou la persistance de ces phénomènes.

Afin de guider nos travaux, présents et futurs, ma délégation suggère d'identifier les causes historiques et géographiques communes à l'Afrique de l'Est et l'Asie du Sud-est. Ces régions partagent bien plus de dénominateurs communs en matière de piraterie qu'avec l'Europe par exemple, qui n'aurait pas, selon le rapport, connu d'actes de piraterie depuis 2018.

Ainsi la piraterie polonaise, telle que décrite dans le rapport, ne présente que peu de traits communs avec la piraterie en mer de Chine ou aux larges des côtes somaliennes.

En effet, la réduction drastique de la piraterie dans le Golfe d'Aden et aux larges des côtes somaliennes prouve que les solutions régionales développées pour lutter efficacement contre la piraterie nous seront d'une précieuse aide et devront pleinement guider nos réflexions.

**Monsieur le Président,**

Ce sujet est particulièrement important pour la République de Djibouti qui s'est fortement engagée en vue du rétablissement de la sécurité maritime dans la Mer Rouge et le Golfe d'Aden.

A cet égard, Il n'est plus besoin de rappeler le rôle fondamentale mon pays, la République de Djibouti, dans cette mobilisation internationale contre la piraterie.

En conformité avec la Convention sur le droit de la mer (UNCLOS), Djibouti a, de manière significative, contribué à l'adoption du Code de Conduite de Djibouti en 2009, considéré comme un instrument clé dans la lutte contre la piraterie par l'OMI.

Couvrant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée perpétrés contre les navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden, le Code de Conduite de Djibouti s'appuie sur les multiples résolutions des Nations Unies en matière de piraterie, et introduit un cadre juridique de coordination et de coopération qui a fait ses preuves en matière de prévention et de répression.

En 2017, l'amendement de Djeddah a étendu le champ de compétence du code en adoptant une approche intégrée et holistique de la sécurité maritime.

Le pilier prévention de ce code prévoit la création d'un réseau d'échange de renseignements opérationnels depuis 2011 et organise le renforcement des capacités des états de la région.

Ainsi, la République de Djibouti a le privilège d'abriter depuis 2015 le Centre Régional de Formation de Djibouti qui forme les acteurs des états membres avec le soutien de l'Organisation Maritime Internationale.

Le pilier répression promeut, quant à lui, l'amélioration des législations nationales pour faire tomber sous le coup du droit pénal les actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires et pour permettre la poursuite, l'arrestation et la condamnation des personnes impliquées.

Le code prévoit également l'interdiction et la saisie des navires suspects et des biens qui se trouvent à bord, le secours et la prise en charge des victimes ainsi que la conduite d'opérations communes pour faire cesser ces actes.

Pour ce qui est du cadre législatif national en vigueur en République de Djibouti, on peut souligner les articles 385, 386 et 387 du Code Pénal sur le détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport, ainsi que les articles 208 et 209 du Code des Affaires Maritimes qui mentionnent très spécifiquement la piraterie.

**Monsieur le Président,**

Ma délégation, souhaiterait à cet instant partager ses observations sur les trois projets d'articles qui nous sont soumis pour examen.

Nous partageons la lecture de la CDI **sur le projet d'article 1** concernant la portée et considérons l'utilisation du terme « répression » appropriée et en accord avec les termes du Code de conduite de Djibouti. Les crimes de piraterie et de vols armés en mer continuent de perturber les différents ordres publics nationaux, régionaux et internationaux.

Pour ce qui est de la prévention, ma délégation s'interroge sur la portée de ce terme pour la Commission de Droit International et fait sienne l'approche adoptée par le chapitre II de la Charte Africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique de 2016 (dite Charte de Lomé).

Pour ce qui a trait au **projet d'article 2** sur la définition de la piraterie, nous jugeons sage que cet article conserve en paragraphe 1 la définition de l'article 101 d'UNCLOS.

Nous sommes favorables à la proposition d'étendre la portée géographique du crime de piraterie aux zones économiques exclusives. Il apparaît dès lors pertinent de compléter cette définition par un paragraphe 2, reprenant les provisions de l'article 58 paragraphe 2 d'UNCLOS afin de couvrir les zones susmentionnées.

Nous prenons enfin note, des amendements proposés au projet d'article 3 sur la définition des vols armés en mer. Les débats reflètent un usage différent entre les résolutions du Conseil de Sécurité et celles de l'Organisation Maritime Internationale.

Nous relevons la reprise de l'expression de l'OMI « vols à main armées contre des navires » dans le Code de Conduite de Djibouti mais aussi dans la Charte Africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé).

Bien que l'harmonisation de cette définition soit importante, il ne nous semble pas crucial à ce stade de la réflexion de conserver une définition restreinte aux navires.

**Monsieur le Président,**

Ma délégation voudrait saisir la présente opportunité pour partager quelques observations au titre du Groupe thématique<sup>1</sup> et en particulier en ce qui concerne le chapitre 8 qui porte sur l'élévation du niveau de la mer en relation avec le droit international.

Ma délégation souhaiterait remercier les deux co-présidents du groupe d'étude sur l'élévation du niveau de la mer au regard du droit international, pour leurs contributions respectives et pour la dernière note complétant la note thématique publiée en 2020.

L'élévation du niveau de la mer au regard du droit international est un sujet au combien important pour la République de Djibouti qui a été classée comme le septième État le plus vulnérable au changement climatique parmi les petits États en développement et qui faute d'actions collectives fortes, continue d'être fortement impactée par les effets du changement climatique touchant les océans.

En dépit de cette situation et des contraintes économiques auxquelles elle fait face, Djibouti prend sa part dans l'effort mondial de lutte contre le changement climatique et agit avec détermination pour développer rapidement les énergies renouvelables et ainsi atténuer les effets désastreux et conséquents du changement climatique pour la population vivant sur son territoire.

L'engagement de la République de Djibouti sur la thématique de l'élévation du niveau de la mer au regard du droit international s'est plus récemment traduit par la participation de la République de Djibouti, en tant qu'État Partie à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), à la demande d'avis consultatif soumise au Tribunal du droit de la mer (ITLOS) cette année.

Ma délégation apprécie l'engagement des autres états sur cette question et continuera à suivre avec attention les débats à venir qui nous pensons, sauront positivement avancer notre réflexion commune.

**Je vous remercie de votre attention**