

UNIVERSITE PAUL CEZANNE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

L'IMPACT DE LA PIRATERIE INTERNATIONALE
SUR LE TRANSPORT MARITIME

MÉMOIRE pour l'obtention du Master 2 Droit maritime et des
transports

Par

Orianne AUBERT

Sous la direction de Maître Christian Scapel

Année universitaire 2011-2012

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier Monsieur Xavier Mesnet Capitaine de Vaisseau, chef de la cellule piraterie du Centre de planification et de conduite des opérations de l'Etat-Major des Armées (CPCO / EMA) pour sa gentillesse et ses conseils avisés.

Je remercie Monsieur Christophe Trajberg, Capitaine de Frégate expert piraterie maritime Département des Opérations du Maintien de la Paix (DOMP) Organisation des Nations Unies (New York) pour ses conseils techniques.

Je tiens également à remercier tout particulièrement mon tuteur Simon Delfau, responsable Sûreté et réglementation Sécurité Sûreté Environnement du groupe CMA-CGM, pour les précieuses informations qu'il m'a fournies.

Et je remercie également toutes les personnes qui ont contribué à me permettre de réaliser ce travail.

ABREVIATIONS-SIGLES

ARS = Alliance pour la Relibération de la Somalie

BIT = Bureau International du Travail

BMI = Bureau Maritime International

BMP = Best Management Practices

CEDEAO = Communauté économique des Etats de l’Afrique de l’Ouest

CEDH = Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l’Homme

CEEAC = Communauté économique des Etats de l’Afrique centrale

CMA-CGM = Compagnie Maritime d’Affrètement – Compagnie Générale Maritime

CPI = Cour Pénale Internationale

CSO = Company Security Officer

EU NAVFOR = European Naval Force in Somalia

EPE = Equipes de Protection Embarquées

GFT = Gouvernement Fédéral Transitoire

ICC = International Chamber of Commerce

ICS = International Chamber of Shipping

ITF = International Transport Federation

IMB = International Maritime Bureau

IRIS = Institut de Relations Internationales et Stratégiques

ISPS = International Ship and Port Facility

LRIT = Long Range and identification Tracking

MLC = Maritime Labour Convention

MSC = Maritime Security Committee

MSCHOA = Maritime Security Centre Horn of Africa

NU = Nations Unies

NATO = North Atlantic Treaty Organisation

OMI = Organisation Maritime International

ONU = Organisation des Nations Unies

OTAN = Organisation du Traité de l’Atlantique du Nord

PAM = Programme Alimentaire Mondial

PESD = Politique européenne de Sécurité et de Défense

PNUD = Programme des Nations Unies pour le Développement

RAPICC = Anti-Piracy Prosecutions Intelligence Co-Ordination Center

ReCAAP = Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery
against Ships in Asia

ROEM = Renseignement d'origine électromagnétique

SOLAS = Safety of Life at Sea

SSAS = Ship Security Alert System (Système d'Alerte de Sûreté du Navire)

UE = Union Européenne

UNOCD = United Nations Office on Drugs and Crime

SOMMAIRE

<u>INTRODUCTION</u>	1
<u>PARTIE I. ETAT DES LIEUX DE LA PIRATERIE</u>	9
TITRE 1. Délimitation de la notion de piraterie	9
Chapitre 1. Présentation juridique de la notion de piraterie.....	9
Chapitre 2. Présentation de la piraterie moderne.....	19
TITRE 2. Modes opératoires des pirates	30
Chapitre 1. Profils socio-culturels des pirates	30
Chapitre 2. Présentation opérationnelle des pirates.....	36
<u>PARTIE II. L'IMPACT CONCRET DE LA PIRATERIE MODERNE SUR LE TRANSPORT MARITIME</u>	46
TITRE 1. Solutions et perspectives	47
Chapitre 1. Les solutions actuelles mises en place par les compagnies maritimes	47
Chapitre 2. Perspectives : renforcement et développement des solutions	55
TITRE 2. Diversité et réalité des impacts	68
Chapitre 1. Des retombées juridiques	68
Chapitre 2. Une pluralité d'impacts	75
<u>CONCLUSION</u>	93
<u>TABLE DES MATIERES</u>	96
<u>BIBLIOGRAPHIE :</u>	99

INTRODUCTION

La piraterie est au moins vieille comme l'Histoire et l'Histoire est vieille comme l'écrit.

Dès l'Antiquité il est fait référence aux pirates et déjà, navigation, échanges et piraterie sont intrinsèquement liés. A cette époque, être pirate était considéré comme une véritable profession. Les écrits des Anciens nous rapportent que c'est à la fois sur la Méditerranée et sur la Mer de Chine que les pirates sévissaient.¹

De nombreuses légendes mythologiques font également référence aux actes de piraterie. La légende des Argonautes peut être prise pour un exemple puisque Jason et son équipage pourraient être considérés comme des pirates. De même dans l'Odyssée, Homère n'a-t-il pas dressé le portrait d'un pirate avec Ulysse ?

Dans la Haute Antiquité, alors que les Phéniciens dominent les échanges en Méditerranée, les Grecs anciens étaient considérés comme des pirates, ils s'adonnaient aux actes de brigandage au moins tout autant qu'au commerce. Ainsi, selon « le Père de l'Histoire », un élément déclencheur de la guerre de Troie² puis des guerres médiques³ pourrait être la piraterie. En effet, les enlèvements de personnes perpétrés entre marins phéniciens, troyens et athéniens ou à l'encontre de l'Empire perse sont à l'origine de ces conflits.

Plus près de nous dans l'histoire de la république romaine, une fois le péril carthaginois anéanti et après la victoire de Marc-Antoine sur Octave lors de la bataille navale d'Actium début de la « *Pax Romana* ». Celle-ci permet une véritable unification de l'Empire romain et favorise le développement d'un commerce fructueux. Les pirates remettaient cependant en question cette paix et la troublaient continuellement. Le fléau était de taille et la lutte a englouti des fonds considérables pour contrôler les golfes et les détroits. On parlait alors de la « *Mare Nostrum* » puisque l'ensemble de la Méditerranéen au Pont-Euxin était sous le contrôle de Rome. L'« *Urbs* » entendait protéger ses intérêts sur la mer intérieure et garantir la sécurité des échanges entre les Provinces. La flotte romaine exerçait une surveillance efficace aussi la piraterie a perdu en intensité à cette période. Le fléau n'a pas été éliminé,

¹ La piraterie dans l'Antiquité. http://www.histoirefr.com/Bibliographie_sestier_piraterie_antiquite_0.htm

² Thucydide, *Péloponès*, IV, 40-48.

³ Hérodote I, 1, 2, 3

mais il était alors sous contrôle.⁴

Dès le III^{ème} siècle, la période des grandes invasions barbares débute. C'est aussi le déclin de l'Empire romain qui se confirme. Ces périodes de troubles et de perte d'influence de l'Etat sont favorables au redémarrage de la piraterie sporadique puis de sa reprise à grande échelle. Ce sont alors de véritables flottes de plusieurs milliers d'hommes qui sont levées.⁵

Rome puis Byzance adaptèrent alors leurs stratégies et comme pour leurs légions sur terre elles tentèrent d'assimiler ces nouveaux venus à leurs forces navales. Cette approche fut efficace, peu à peu ces envahisseurs s'inclinèrent et devinrent membres à part entière des flottes impériales.

Il nous faut souligner l'évolution de la notion de piraterie. A l'origine ce phénomène était toléré, accepté comme une fatalité. Mais face aux évolutions de la pensée, de la morale mais aussi du droit et des intérêts commerciaux tout cela a changé. Les lois rhodiennes sont à citer en exemple. Celles-ci ont en effet été transmises en passant par les « *Us et coutumes* » des Barcelonais, puis dans les *Jugements* d'Oléron ainsi que dans les « *Ordonnances de Wisby*. ». Les dispositions, mises en place par les Rhodiens, ont tenu compte du fléau que pouvait représenter la piraterie et les actes de brigandage pour le commerce. Cela explique notamment le principe selon lequel aucune prescription ne peut être retenue pour l'objet dérobé par un pirate. Ils reconnaissaient ainsi déjà que la seule solution face à la piraterie était l'action. En effet, si aucune mesure n'est prise, le phénomène croît sans cesse.⁶

Pour l'Europe, le Haut Moyen-âge a été marqué par des raids nordiques. La piraterie élargit alors son domaine d'action à la Mer du nord à la Manche et aux côtes atlantiques. Ces invasions vont jusqu'à mettre en péril les ambitions d'Etats féodaux qui se mettent péniblement en place (France, Angleterre).

Hors d'Europe, il faut également souligner le cas des trafiquants d'esclaves qui sévissent le long des côtes orientales de l'Afrique et autour de Zanzibar. Déjà, dans l'Antiquité en Grèce et en Italie le trafic d'esclaves était courant. Les prisonniers faits par les pirates étaient revendus en tant qu'esclaves, leur valeur était colossale. Il convient de souligner que la mer de Chine, tout comme l'Océan Indien sont soumis à ce fléau depuis les périodes les plus anciennes.

Avec la Renaissance, c'est tout d'abord la « *Reconquista* » espagnole qui, en repoussant les

⁴ Vie Vellieus pater culus, *La Vie de Pompée*, II, 31.

⁵ Strabon, XI;—Tacite, *Hist.*, III, 47.

⁶ La piraterie dans l'Antiquité. http://www.histoirefr.com/Bibliographie_sestier_piraterie_antiquite_0.htm

musulmans vers les rives sud de la Méditerranée, va accélérer l'activité des barbaresques à la solde d'un Empire ottoman en route vers son apogée. La richesse des matières transportées par les florissantes républiques italiennes (Venise, Gènes, Naples) va exacerber des activités qui ne seront vraiment jugulées qu'à la fin du XIXe siècle avec la colonisation de l'Afrique du nord. L'impact est alors énorme pour la France qui face aux barbaresques doit maintenir la flotte des galères de Méditerranée (Flotte du Couchant) jusqu'à Louis XV, tout en tentant de mettre en place une flotte atlantique (Flotte du Ponant) pour défendre ses intérêts face à ses adversaires hollandais et anglais. Les progrès de la navigation, la découverte de l'Amérique et le passage des caps sud africains et sud américains vont être propices à des échanges nombreux et particulièrement attractifs. La piraterie va donc s'adapter et développer les attaques contre les nouvelles routes des échanges mondiaux. Ces dernières sont celles des Caraïbes vers l'Atlantique et de la Côte occidentale africaine. Les galions espagnols constituent alors des cibles de choix pour les pirates. Ces derniers sont en effet de véritables trésors circulant sur les mers avec la « *Flota de indias* » et le « *Galeon de Manilla* ».

Avec les temps modernes, il faut noter que les pirates peuvent être indépendants ou fédérés. Il peut alors s'agir de pirates ou de flibustiers dont l'organisation peut être fortement développée comme c'est le cas au sein des Frères de la Côte.

Il nous faut aussi souligner l'existence des pirates sponsorisés par l'Etat. Les actions des corsaires français contre la flotte de guerre classique et contre les convois et ports anglais ou néerlandais sous Louis XIV n'ont pas été anecdotiques.

Plus près de nous, pour l'époque contemporaine, il faut citer l'épopée des convois de l'Atlantique qui partaient d'Amérique du Nord pour ravitailler l'Angleterre pendant la seconde guerre mondiale. A tort ou à raison, leurs attaques par les « Uboats » allemands ont souvent été assimilées pour certains aspects à des actions de piraterie.

Cette rapide rétrospective des principaux temps chronologiques de la piraterie nous a permis de mettre le phénomène en perspective avec l'Histoire. Cette évocation du passé n'est pas anecdotique, elle est en prise directe avec le présent. En effet, en 2010, la cour de Rotterdam n'a-t-elle pas jugé 5 pirates somaliens pour une tentative d'abordage du vraquier Samanyokuen en vertu d'un article du code pénal néerlandais datant du XVIIe siècle ?

Sur un autre thème, dès l'Antiquité la piraterie a connu un grand succès dans le cadre de la littérature. Nous avons déjà cité l'exemple de Homère. Mais il faut noter que dans l'Empire romain, c'était également des pièces de théâtre qui avaient pour thème la piraterie.⁷

Cependant, ces prémices littéraires sont sans commune mesure avec le développement de la grande période romanesque qui accorde une place de choix à notre sujet. Il faut bien sûr citer Daniel Defoe avec « *Robinson Crusoé* » mais aussi et surtout avec son « *Histoire des plus fameux pirates* » de 1726. Il ne faut pas omettre Robert Louis Stevenson avec « *L'Île au Trésor* » en 1883, ni le moins connu « *Contes de pirates* » de grand Sir Arthur Conan Doyle en 1922.

Plus près de nous c'est la bande dessinée qui s'est emparée du sujet, à travers Hergé (« *Le secret de la Licorne* » et « *le trésor de Rackam le rouge* ») mais aussi Patrice Pellerin (« *l'épervier* ») et bien d'autres.

Le cinéma s'est bien sûr saisi du thème. Si les studios Disney ont relancé ce type de production avec « *le fantôme de Barbe Noire* » en 1968 puis avec la saga « *Pirates des Caraïbes* » entre 2002 et 2011, dès les origines du 7^e art la piraterie a été évoquée à travers de nombreux films comme « *l'île au trésor* » de Victor Fleming en 1924 ou « *The buccaneers* » dès 1904.

Il est donc avéré que le sujet passionne depuis toujours un large public et que les médias contribuent à véhiculer la représentation souvent romanesque des pirates.

Evidemment, cette conception est cependant bien éloignée de la réalité que constitue le fléau de la piraterie mais l'empathie, voire l'admiration que ces produits peuvent véhiculer dans l'inconscient collectif sont à prendre en compte.

Enfin, de grandes constantes semblent toujours s'appliquer au phénomène dans son ensemble. En effet, le phénomène est toujours persistant. Il s'applique toujours aux routes logistiques empruntées pour les transports de marchandises attractives. Les mobiles sont toujours économiques et parfois habillés d'un engagement politique. Certaines composantes ont muté, cela pourrait notamment être le cas des équipes de protection privées embarquées aujourd'hui à bord de nombreux navires de commerce qui pourraient évoquer une filiation avec les corsaires.

⁷ La piraterie dans l'Antiquité. http://www.histoirefr.com/Bibliographie_sestier_piraterie_antiquite_0.htm

Aujourd'hui, 90 pour cent des échanges mondiaux sont effectués par la voie du transport maritime. Cela représente 36 000 navires dans le monde et plus de 8 milliards de tonnes échangées en un an. Face à l'importance de ce commerce, au nombre de navires qui transitent ainsi qu'au volume de marchandises, la piraterie a des raisons de prospérer. L'appât du gain est grand pour les pirates. Les navires de commerce empruntent des routes tracées, ils constituent donc des proies faciles pour les pirates. En effet pour en être persuadés il convient de constater que pour l'année 2011, 439 actes de piraterie ou de brigandage ont pu être relevés.

Persuadés de l'enracinement historique du phénomène, de son enracinement dans la culture internationale et face aux réalités avérées de sa persistance dans l'environnement de mondialisation moderne au XXI^e siècle, nous avons considéré opportun de nous attacher à étudier l'impact de la piraterie internationale sur le transport maritime.

Il nous semble pertinent de constater que pour être contrôlé, voire éradiqué, le phénomène doit être traité avec constance et persévérance dans l'espace et dans le temps à travers une panoplie de mesures évolutives qui impliquent des domaines transverses mais complémentaires. Il s'agit en particulier du droit national ou international, des techniques de navigation maritime et de la sûreté, du développement de l'Etat de droit et de l'économie ou des sciences de la guerre navale. Ces mesures devront être prises à titre curatif mais également préventif, elles s'inscriront dans la durée et toucheront le cadre opérationnel comme le niveau stratégique.

Pour mener notre étude, il nous faut en tout premier lieu dresser un état des lieux complet du phénomène de la piraterie (Partie I).

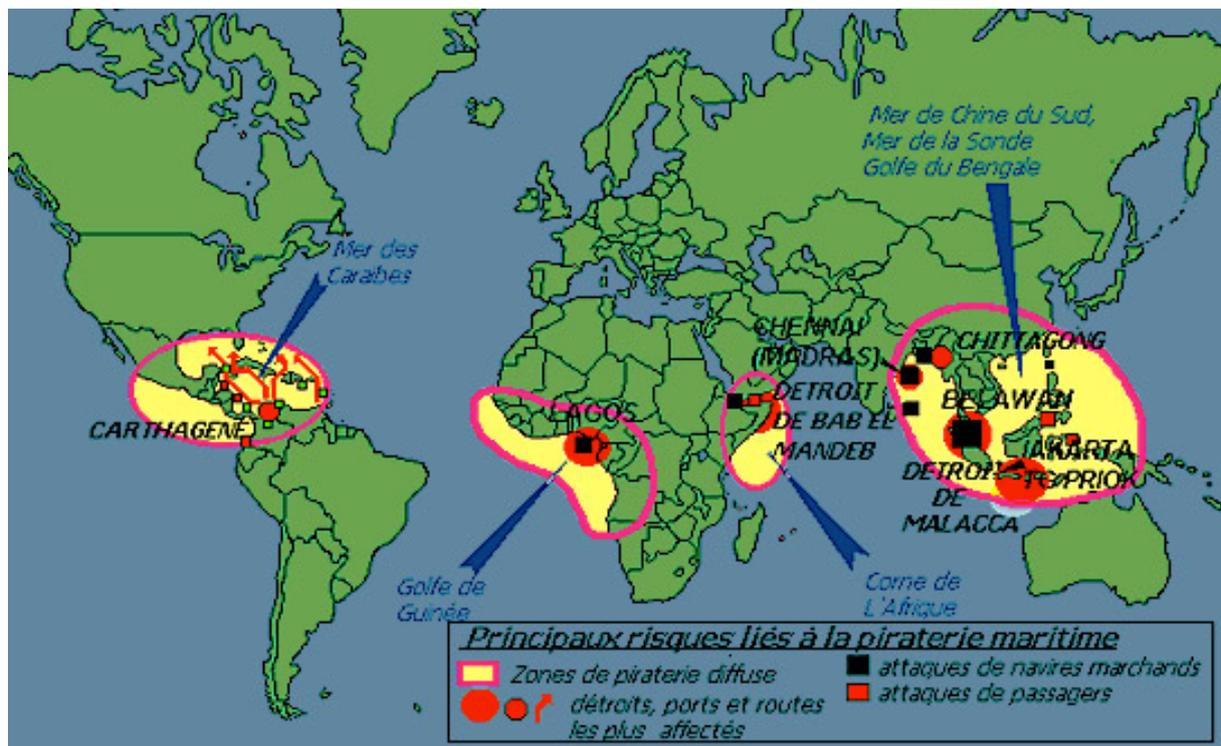


Figure 1 : Carte des principaux foyers de la piraterie⁸

Il nous semble tout d'abord pertinent de délimiter le phénomène de la piraterie moderne.

A cet effet, il nous paraît essentiel de ne pas occulter la dimension juridique de la notion pour nous permettre d'en définir les contours. C'est précisément qu'il nous faudra définir le phénomène de la piraterie tant en des termes nationaux, qu'internationaux.

L'importance de ces définitions est d'autant plus grande qu'elle permettra de délimiter les cadres des interventions menées par les Etats dans leur lutte contre ce phénomène. Des précisions seront primordiales puisque par exemple, le principe d'ingérence pourrait rapidement être évoqué et susciter toute l'émotion « diplomatique-politique » qui accompagne le débat.

Afin de pouvoir circonscrire les contours de ce fléau, il est également forcément essentiel de présenter la piraterie moderne à travers les régions du globe les plus touchées. Ces dernières évoluent régulièrement et elle peuvent actuellement être regroupées selon quatre grands théâtres.

Il s'agit tout d'abord de la zone de l'Océan Indien qui est particulièrement médiatisée, elle constitue le cœur de l'un des principaux foyers de piraterie.

⁸ lechoduchampdebataille.blogspot.com

Il faut également désormais prendre en compte toute la région du golfe de Guinée. La situation est particulièrement inquiétante puisqu'il nous faut noter que les actes commis dans cette zone sont particulièrement violents.

En Asie, piraterie et brigandage sévissent encore. C'est notamment le détroit de Malacca mais également la mer de Chine du Sud qui sont désormais fortement touchés par ce fléau.

Pour être exhaustifs, il ne nous faut pas occulter la région des Amériques et de la mer des Caraïbes. Cet ancien foyer majeur de la piraterie, est tout de même moins infesté qu'auparavant et ce ne sont plus aujourd'hui que des actes sporadiques qui sont menés dans cette zone.

Il sera alors temps de détailler concrètement quels sont les modes opératoires des pirates pour borner correctement le contenu de cette menace.

Pour ce faire, nous nous attacherons aux profils socio-culturels des pirates puis aux modes opératoires de ces prédateurs qui sévissent tout autour du globe. Le cas échéant, il nous faudra bien évidemment tenir compte des particularités opératoires selon la région du globe concernée. Nous illustrerons nos propos de quelques exemples types.

Après avoir relevé tous ces éléments, nous aurons donc bien précisé les contours de notre sujet. Nous pourrions alors nous attacher à détailler l'impact concret que peut représenter la piraterie moderne sur le transport maritime. (Partie II).

Il nous faudra alors bien sûr détailler les solutions qui sont d'ores et déjà mises en place tout autant par les compagnies maritimes que par les différents Etats. Ceux-ci peuvent agir seuls ou au sein de différents types de coopérations internationales. Nous évoquerons ensuite les perspectives envisageables pour ces mesures qui se doivent encore être renforcées, développées, diversifiées ou améliorées afin de permettre de véritablement contrôler, voire d'éliminer le phénomène.

Nous serons alors à même de détailler la diversité et la réalité de l'impact réellement subi par tous les protagonistes. Il sera intéressant de développer les retombées juridiques de ces affaires car elles ouvrent de nouvelles perspectives tant au plan du développement des lois nationales que dans le cadre de la complémentarité internationale. Ensuite nous pourrions évoquer la pluralité des impacts constatés. Ce seront alors les coûts directs et indirects subis

par les compagnies maritimes, et ceci tant au niveau financier que humain qui seront décrits. Pour finir, il sera temps de faire référence à certaines conséquences géopolitiques et de présenter les réponses « diplomatico-militaires » particulièrement coûteuses que les Etats ont actuellement mis en place ou envisagés.

PARTIE I. ETAT DES LIEUX DE LA PIRATERIE

Afin de pouvoir nous livrer à une réflexion efficace, il convient avant tout d'identifier et de décrire les éléments de référence pertinents qui vont nous permettre de mener cette étude exhaustive à bien. Aussi nous attacherons-nous, dans un premier temps, à présenter ces activités dans leur cadre juridique et dans leur environnement géopolitique (Titre 1), puis nous dresserons un portrait générique des pirates modernes et leurs différents modes opératoires (Titre 2).

TITRE 1. Délimitation de la notion de piraterie

Dans le cadre d'un sujet de grande ampleur, il est important de fixer des limites précises à l'étude afin de ne pas s'égarer. Aussi, convient-il de s'attacher à la définition des points essentiels du sujet, sur le plan juridique (Chapitre 1). Ces aspects vont permettre de définir la piraterie et son contexte légal. Ils vont également servir d'outils de référence dans le cadre de la lutte contre ce fléau. C'est ensuite à une véritable présentation de la piraterie moderne qu'il faudra nous atteler (Chapitre 2).

Chapitre 1. Présentation juridique de la notion de piraterie

Le phénomène de la piraterie est par essence international. Il contrecarre de nombreux intérêts à des niveaux très différents.

Il est donc logique que sa définition, en des termes juridiques, représente une importance toute particulière. Nous pouvons recenser de nombreuses définitions de la notion, tant en

termes internationaux que nationaux. Aussi, une explication précise, quant à la nature de ce phénomène au travers des différentes définitions en présence est cruciale (Section 1).

Au-delà de l'importance de la définition en elle-même ce sont les contours juridiques qui l'entourent qui vont permettre de déterminer quelles sont les modalités appliquées par les Etats pour pouvoir intervenir (Section 2).

Section 1. Définitions

Le droit de la mer s'est développée sur des bases coutumières. Le principe de liberté des mers, notamment posé par Hugo Grotius dès le XVIIème siècle, a gouverné ce domaine pendant de longues années.

Le droit de la mer a ensuite fait l'objet d'une codification. En haute mer c'est toujours un principe de liberté qui prédomine. La notion de piraterie repose notamment sur des critères géographiques. Il nous faut dans un premier temps identifier les contours de la notion en des termes internationaux (Paragraphe 1) avant de nous attacher à ses aspects en droit interne (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. La notion en droit international

C'est pourtant seulement en 1958 que le droit de la mer a été codifié pour la première fois. En effet, lors des conférences de Genève quatre conventions furent adoptées sur le fondement des travaux de la Commission du droit international. Ces dernières portent respectivement sur la mer territoriale et la zone contiguë ; la haute mer ; le plateau continental ; la pêche et la conservation des ressources biologiques. C'est dans l'article 15 de la Convention sur la Haute Mer du 29 avril 1958 qu'est définie la notion d'acte de piraterie.⁹

Il faut finalement attendre le 10 décembre 1982 et la Convention des Nations Unies de Montego Bay sur le droit de la mer pour obtenir la source essentielle du droit de la mer contemporain.

Il est opportun de préciser que cette Convention fixe à 12 milles marins la limite des mers territoriales. Dans ces eaux, c'est le principe de souveraineté étatique qui trouve à s'appliquer.

⁹ Convention sur la haute mer faite à Genève le 29 avril 1958

Les articles 100 à 107 de la Convention sur le droit de la mer permettent de dresser le cadre juridique de la piraterie.

Ils reprennent les termes posés par la Convention de 1958 et définissent précisément la piraterie. Ces articles exigent quatre conditions cumulatives pour pouvoir prétendre au qualificatif de piraterie¹⁰ :

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

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

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

ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire pirate ;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. »

Comme le précise Louis Le Hardy De Beaulieu, il est clairement fait mention au travers de cette définition d'un critère de matérialité des faits¹¹. L'auteur souligne, à juste titre, le sort des actes préparatoires, lesquels semblent pouvoir fonder une action préventive. La tentative avortée, quant à elle, permettra sans doute de servir de base à une infraction.

La Convention de Montego Bay confirme ce qui a toujours été retenu en droit international de la mer. Il ne peut y avoir d'actes de piraterie qu'en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Il s'avère ainsi qu'un acte réunissant les conditions précédemment définies, mais commis dans des eaux territoriales, ne pourra être qualifié d'acte de piraterie. Cette spécificité entraîne de nombreuses complications. En effet, une large partie des actes de

¹⁰ Article 101 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982

¹¹ L. Le Hardy De Beaulieu, *La piraterie maritime moderne à l'aube du XXIème siècle*.

piraterie sont actuellement commis dans les eaux territoriales. Cette définition est donc source de difficultés.

Une autre définition est apportée par le Bureau Maritime International¹². Pour cette institution, il s'agit de « *tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte* ». Une importante distinction avec la conception précédente réside dans l'absence de références à un critère géographique. Cette définition a également fait l'objet de critiques, cette fois-ci de part son caractère trop large.

Suite à l'affaire de l'Achille Lauro, un texte international relatif au terrorisme a été adopté. En effet, le 7 octobre 1985, un paquebot italien est capturé par un commando palestinien au large d'Alexandrie. Un ressortissant américain a été tué lors de cette attaque. Suite à cet événement, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime est conclue à Rome le 10 mars 1988. Les deux piliers de cette convention se voulaient être la prévention et la répression. Ironiquement, c'est finalement la répression qui sera fondamentale dans ce texte. Un protocole en 2005 viendra compléter cette convention, tenant notamment compte des attentats du 11 septembre 2001. La Convention s'applique à présent à tout acte de nature à compromettre la sécurité de la navigation.¹³

Le protocole complémentaire adopté en 2005 oblige chaque Etat membre à mettre en place des procédures relatives à la répression des actes de piraterie qui se déroulent dans ses eaux territoriales, mais aussi, lorsqu'un navire battant son pavillon, ou encore, lorsque l'un de ses ressortissants est impliqué dans l'exécution de tels actes. Ce texte vise essentiellement le terrorisme et n'a qu'une vocation secondaire en matière de piraterie.

Ces exemples ne s'appliquent qu'à une piraterie pratiquée en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

Il convient donc à présent de définir les actes qui auraient été commis, par exemple, dans les eaux territoriales. Pour l'Organisation des Nations Unies, les « *vols à main armée à l'encontre des navires désignent tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un*

¹² Le Bureau Maritime International est une division spéciale de la Chambre Internationale du Commerce, il a été créé en 1981. Sa fonction principale est de protéger l'intégrité du commerce international.

¹³ D. Momtaz, « *La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime* », Annuaire français de droit international, 1988, Vol. 34 n°34, p589-600.

*navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État. »*¹⁴

Il s'avère bien sûr assez difficile d'apporter une définition de la piraterie qui puisse satisfaire à l'unanimité. De par leurs aspects restrictifs et complémentaires, les définitions retenues au niveau international pourraient sembler trop restrictives pour permettre une lutte efficace contre la piraterie. Il convient de rappeler que ce sont cependant en premier lieu les définitions adoptées au niveau local, qui devraient revêtir une importance capitale (Paragraphe 2).

Paragraphe 2. La notion en droit interne

Les droits internes constituent les outils juridiques de base de la lutte contre la piraterie. Malheureusement, de nombreuses lacunes sont à déplorer dans ce domaine. En droit pénal somalien par exemple, la piraterie n'est pas constituée en tant qu'infraction. A contrario, dans d'autres Etats, comme les Etats-Unis d'Amérique, la piraterie est considérée comme un crime et cela depuis une loi de 1909. D'une manière générale, de nombreuses défaillances relatives à la compétence juridictionnelle des institutions étatiques et à leurs actions ne permettent pas une lutte efficace contre ce phénomène. A ce niveau, il convient d'apporter quelques précisions quant au schéma adopté en droit français.

La notion de piraterie, en droit français, a été définie dans le cadre de la loi du 10 avril 1825 relative à la sûreté de la navigation et du commerce maritime. Cependant, le 20 décembre 2007, la loi sur la simplification du droit l'a abrogée.

Le titre 1^{er} de cette loi abrogée se rapporte à la notion du crime de piraterie. Une large définition de l'individu « *pirate* » est dressée.

Il s'agit notamment de :

*« 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 ».*¹⁵

¹⁴ Les « vols à main armée à l'encontre des navires » sont définis dans le « Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires (Résolution A.1025 (26), paragraphe 2.2.

¹⁵ Article 2 (abrogé au 22 décembre 2007) de la loi n°1825-04-10 du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime.

Le texte prévoyait une diversité d'hypothèses qui permettait de jalonner les contours de cette notion. Ces dispositions ont rapidement été dépassées. C'est pourquoi en 2007, elles ont été abrogées.

Le 5 janvier 2011 la France a réagi face à ce vide juridique et a adopté une loi relative à la lutte contre la piraterie maritime et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer. C'est la définition de l'acte de piraterie posée par la Convention de Montego Bay qui est reprise. Dans son article 1^{er}, la loi dispose en effet que « *le présent titre s'applique aux actes de piraterie au sens de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982* ». La caractérisation de cette notion en des termes identiques à ceux employés en droit international était souhaitable à l'heure où l'internationalisation du droit est devenue omniprésente. Elle l'était d'autant plus pour un sujet à forte tonalité internationale.

Le nouveau texte dresse également un tableau des infractions qui pourront être poursuivies devant des tribunaux français.¹⁶

L'importance d'une définition de la notion est donc indiscutable et fondamentale en droit interne. Elle doit bien sûr être complétée par un arsenal de textes juridiques internationaux pertinents.

Pour compléter notre présentation juridique de la notion de piraterie, il convient à présent de définir dans quelles mesures un Etat peut intervenir dans le cadre de la lutte contre ces activités (Section 2).

Section 2. Délimitation des conditions d'intervention des Etats

La définition de la piraterie retenue par l'OMI encadre strictement la notion de piraterie et la limite aux actes commis en haute mer ou dans une zone qui n'est soumise à aucune

¹⁶ Cf. les dispositions de l'article 1^{er} de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer en annexe.

juridiction. Ce distinguo est une source de complications dans le cadre des interventions des Etats dont les intérêts sont impactés par la piraterie. Elle complexifie le cadre juridique dans lequel ils peuvent intervenir. Il conviendra donc de différencier les conditions relatives aux interventions étatiques en haute mer (Paragraphe 1), de celles qui s'effectuent dans les eaux territoriales (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. Actes commis en haute mer

Les Etats se doivent de coopérer à la répression de la piraterie. La Convention de Montego Bay impose que « *tous les Etats coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.* ».¹⁷ Une fois encore un élément déterminant résulte intimement du critère géographique. Cette définition restreint quelque peu le caractère obligatoire de la lutte contre la piraterie puisque la formule « *dans la mesure du possible* » renvoie à la potentialité et non à la contrainte.

En haute mer le principe de liberté prédomine. Comme le commande l'article 92 de la Convention de Montego Bay relatif à la condition juridique, « *les navires évoluent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer.* » C'est donc bien la loi du pavillon qui prévaut.

Cependant, la Convention de Montego Bay prévoit dans son article 105 la possibilité pour un Etat de saisir un navire ou un aéronef pirate¹⁸. Le texte concède en plus à l'Etat qui a effectué la saisie la faculté de juger les pirates. Cette capacité permet notamment de palier l'absence de réactions des Etats côtiers. Des sanctions plus fortes pourront alors être retenues contre les pirates, lesquelles peuvent alors devenir dissuasives. Il ne faut pas occulter l'importance du droit international des droits de l'Homme de cette problématique, lequel va quelque peu complexifier les interventions des Etats.¹⁹ Pour Madame Laly-Chevalier, deux logiques

¹⁷ Article 100 de la Convention de Montego Bay

¹⁸ Article 105 de la Convention de Montego Bay : « *Tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi.* »

¹⁹ C. Laly-Chevalier, « *Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'Homme*, Revue belge de droit international 2009/1.

s'affrontent dans le traitement de la piraterie avec d'une part, l'efficacité de l'exécutif et d'autre part, l'efficacité des juridictions contre les excès sécuritaires.

Le droit de poursuite, défini à l'article 111 de la Convention sur la haute mer²⁰, institue la possibilité pour un Etat qui a commencé une action dans les eaux territoriales contre un navire étranger de la poursuivre en haute mer. Ce droit est « de facto » limité puisqu'il ne trouve pas à s'appliquer dans une situation inverse, à savoir lorsqu'une poursuite continue dans des eaux territoriales. Or, dans une majorité des cas, les pirates parviennent à quitter la haute mer, ils se trouvent par-là même « protégés ».

Lorsque les pirates ne se trouvent plus en haute mer, une intervention dans les eaux territoriales des Etats côtiers est pourtant envisageable. D'un point de vue légal, il est bien sûr plus complexe pour un Etat d'intervenir dans ces circonstances (principes de souveraineté et d'ingérence). Il convient donc de préciser dans quelles circonstances ces opérations peuvent être menées ainsi que leur cadre légal (Paragraphe 2).

Paragraphe 2. Actes commis dans les eaux territoriales

Par définition, lorsqu'un acte est commis dans les eaux territoriales, il ne peut être qualifié d'acte de « piraterie ». Les dispositions internationales ne peuvent être appliquées. C'est donc la compétence étatique de l'autorité territoriale locale qui trouvera à s'appliquer. Les pirates ont ainsi appris à mener leurs actions en prenant singulièrement en compte ces dispositions. En effet, après avoir commis des actes illicites dans les eaux internationales, ils regagnent tout simplement des eaux territoriales, et se retrouvent par-là même à l'abri puisque les Etats côtiers concernés n'ont généralement pas la capacité pour agir.

Il est bienvenu qu'il soit possible de justifier l'intervention d'autres Etats sur deux procédés.

Le premier procédé réside dans l'accord donné par un Etat côtier à un autre Etat lui permettant d'intervenir dans ses eaux voire même sur son territoire. Dans cette hypothèse il

²⁰ Article 111 de la Convention sur le droit de la mer : « 1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat côtier ont de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans les eaux archipélagiques, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à la condition de ne pas avoir été interrompue. »

faut donc parvenir à prouver qu'un accord sous une quelconque forme a été donné, et la preuve pourra en être exigée devant une juridiction internationale ou encore devant les autorités judiciaires de l'Etat côtier.

Le second procédé résulte des résolutions prises par le Conseil de sécurité des Nations Unies en matière de lutte contre la piraterie.

La Charte des Nations Unies est l'instrument constitutif de l'Organisation des Nations Unies. Elle fixe les droits et les obligations des États membres et porte création des organes et des procédures. Elle codifie les grands principes des relations internationales, depuis l'égalité souveraine des États jusqu'à l'interdiction d'employer la force dans ses relations. Le Préambule de la Charte des Nations Unies exprime les idéaux et les buts communs de tous les peuples dont les gouvernements se sont réunis pour former l'Organisation des Nations Unies.²¹ La Charte fut signée le 26 juin 1945 par 50 Etats.

Son chapitre VII intitulé « *Action en cas de menace contre la paix, de rupture de la paix et d'acte d'agression* » peut servir de base à des interventions menées par des Etats. L'article 39 dispose que « *le Conseil de sécurité constate l'existence d'une menace contre la paix, d'une rupture de la paix ou d'un acte d'agression et fait des recommandations ou décide quelles mesures seront prises conformément aux articles 41 et 42 pour maintenir ou rétablir la paix et la sécurité internationales.* »

Plusieurs résolutions ont déjà été adoptées par les Nations Unies pour la Somalie mais aussi pour le golfe de Guinée (notamment la résolution 2018).

Dans une résolution 1816 adoptée en 2008, le Conseil de Sécurité autorise les Etats qui coopèrent avec la Somalie à entrer dans ses eaux territoriales pour réprimer la piraterie en mer. Il s'agit d'utiliser « *tous les moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et de vols à main armée* » (§7). Comme le souligne Caroline Laly-Chevalier, « la résolution étend par conséquent le régime applicable en haute mer aux eaux territoriales ». ²² Il y a une véritable extension du régime de la Convention de Montego Bay.

Avec la résolution 1851, adoptée en 2010, le Conseil de Sécurité est allé encore plus loin, il octroie aux Etats qui interviendront la possibilité d'intervenir sur le territoire somalien.

Dans sa résolution 1918 adoptée à l'unanimité, le conseil de sécurité va « *engager ainsi tous les Etats, y compris ceux de la région, à ériger la piraterie en infraction pénale dans leur*

²¹ <http://www.un.org/fr/documents/charter/>

²² C. Laly-Chevalier, *Lutte contre la piraterie maritime et droits de l'Homme*, Revue belge de droit international 2009/1

droit interne et à envisager favorablement de poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie qui ont été appréhendées au large des côtes somaliennes et d'incarcérer celles qui ont été reconnues coupables, dans le respect du droit international et des droits de l'Homme. »

Sur le fondement des résolutions 1816, 1838 et 1851, c'est un droit de poursuite inverse qui a été mis en place.²³ Ce procédé permet de remédier à la situation dans laquelle une poursuite qui commence en haute mer se termine au passage des pirates dans des eaux territoriales.

Un exemple de ce type de situation peut être donné au travers de l'affaire du Ponant. Le 4 avril 2008, dans le golfe d'Aden, un voilier de la compagnie du Ponant, filiale de la CMA-CGM, a fait l'objet d'une attaque menée par des pirates somaliens. Pendant une semaine, les 30 membres d'équipage ont été retenus en otage. Ils ont été libérés après le versement par l'armateur d'une rançon s'élevant à 2,15 millions de dollars. Les forces spéciales françaises sont alors intervenues sur le territoire somalien et sont parvenues à récupérer une partie de la rançon. Les pirates ont été arrêtés et transférés en France avec l'accord des autorités somaliennes. La Cour d'Assise de Paris a rendu le 14 juin 2012 sa décision. Sur les six accusés, l'un a été condamné à quatre ans d'emprisonnement, peine qu'il a d'ores et déjà effectuée en détention provisoire. Deux autres ont été condamnés à sept ans d'emprisonnement tandis que le seul accusé ayant avoué être un pirate a été condamné à une peine de dix ans d'emprisonnement.

Toutes ces résolutions concourent à lutter contre l'impunité des pirates ainsi qu'à favoriser l'endiguement de ces pratiques. Dans le cas de la Somalie, il est important de relever que l'accord des autorités reste un préalable à toute intervention d'un autre Etat, cela afin de préserver sa souveraineté. Cependant, de telles actions sont capitales puisque de nombreux Etats côtiers ne peuvent mettre en place les mesures répressives indispensables à la lutte contre la piraterie.

Tant à un niveau international que national, un cadre légal entoure donc la notion de piraterie. Ses contours sont ainsi bien définis. Les interventions des Etats dans les eaux territoriales d'autres Etats sont encadrées avec soin. Il faut tenir compte de tous ces éléments dans le cadre

²³ P. Bonassies, C.Scapel, *Traité de droit maritime*, p57.

de la lutte menée contre ce fléau. Il est à présent indispensable de réaliser une présentation globale des activités de la piraterie moderne de par le monde (Chapitre 2).

Chapitre 2. Présentation de la piraterie moderne

Il est temps maintenant de présenter les régions où la piraterie moderne est active. Cette analyse nous permettra de cerner l'ampleur du phénomène en question. Certaines régions du globe sont bien plus touchées que d'autres par ce fléau et depuis toujours les zones à risque évoluent régulièrement. Plusieurs facteurs sont à prendre en considération pour justifier ce fléau et ses évolutions.

Afin de fournir un descriptif complet de la piraterie moderne il est indispensable de présenter le Bureau Maritime International (IMB). L'IMB est une entité émanant de la Chambre du commerce international. Créée en 1981, cette institution a pour fonction d'être un instrument essentiel de la lutte contre tout type de fraude et de malversation maritime. Son objectif essentiel est de protéger l'intégrité du commerce international. Le BMI travaille donc à l'éradication de la piraterie en s'appuyant sur une action coordonnée des Etats. La mise en place en 1992 du *IMB Piracy reporting Center* contribue à atteindre cet objectif. Son siège est basé en Malaisie à Kuala Lumpur.²⁴ (C'est entre autre sur des documents publiés par cet organisme que notre présentation va s'appuyer).

Il s'agit désormais de présenter les principaux foyers de la piraterie. Nous évoquerons donc tout d'abord le cas de l'Océan Indien (Section 1), principale zone géographique autour de laquelle sévit la piraterie à l'heure actuelle. Puis nous étudierons l'émergence d'un nouveau foyer de piraterie en Afrique de l'Ouest, dans la zone du golfe de Guinée (Section 2). Nous analyserons ensuite l'Asie du Sud-Est qui reste l'une des zones endémiques les plus touchées par ce phénomène (Section 3). Il nous restera ensuite à évoquer la situation de l'Amérique et des mers des Caraïbes (Section 4).

²⁴ Site internet du Bureau International Maritime, <http://www.icc-ccs.org/>.

Section 1. L'Océan Indien



Figure 2 : Carte du golfe d'Aden, Océan Indien²⁵

Paragraphe 1. Situation géopolitique de la zone

La Somalie est l'épicentre du phénomène de la piraterie dans le périmètre de l'Océan Indien. La République démocratique de Somalie est bordée par le golfe d'Aden ainsi que par l'Océan Indien. D'un point de vue climatique, le pays est situé dans une zone semi-aride.

Historiquement, la Somalie a été colonisée par les italiens ainsi que par les anglais au cours du XIXème siècle. Cela après une période pendant laquelle le pays a été placé sous tutelle de l'Italie par l'ONU. En 1960, la République est proclamée. A partir de la fin des années 70 et ce pendant dix ans, la Somalie entre en conflit avec l'Ethiopie. Puis, dès 1991 la guerre civile éclate dans le pays. Par une déclaration unilatérale, le Somaliland proclame son indépendance. Le Puntland déclare par la suite son autonomie (1998).²⁶

²⁵ wherepoliticsstops.wordpress.com

²⁶ Atlas Larousse socio-économique des pays du monde, 2012.

En 2008 un accord est obtenu entre le Gouvernement fédéral de transition (GFT) et l'Alliance pour la Relibération de la Somalie (ARS) (Accord de Djibouti). En janvier 2009, des élections sont organisées.

Le gouvernement fédéral rencontre encore aujourd'hui de nombreuses difficultés, il est particulièrement affaibli. Toutes ces années de guerre civile ont précipité la ruine économique du pays. Son fonctionnement repose essentiellement sur une agriculture et un élevage archaïques.

Instabilité politique, situation géographique et pauvreté récurrente, tous les facteurs qui concourent au développement de la piraterie sont donc présents. Plus que la Somalie continentale, c'est évidemment la région du golfe d'Aden qui est concernée, et elle s'étend jusqu'au Canal du Mozambique. Plus largement encore, elle englobe l'Océan Indien, notamment le large des Seychelles et des Maldives.

Paragraphe 2. Evolution récente des actes menés et extension de la zone menacée

Les eaux au large de la Somalie sont les plus touchées de la planète. C'est là que le plus grand nombre d'actes de piraterie a été recensé pour l'année 2011.

Quantitativement parlant, en 2010, on pouvait noter un recul de ce fléau. Cela pouvait notamment s'expliquer par une baisse du nombre des actes perpétrés au large de la Somalie. Cependant, la raison principale était que les pirates somaliens avaient étendu leur champ d'action plus au large dans l'Océan Indien. L'année 2010 s'était finalement avérée être marquée par une large expansion du phénomène dans la zone mais aussi dans les autres secteurs concernés.²⁷

Ce n'est donc plus seulement le large des côtes somaliennes qui est concerné. Les observateurs internationaux ont effectivement pu noter un élargissement du champ d'action des pirates somaliens. Désormais, il faut inclure le golfe d'Aden, le sud de la Mer Rouge, les côtes du Yémen, du Kenya, de la Tanzanie, du Mozambique, mais aussi la côte Ouest des Maldives ainsi plus largement encore l'Océan Indien.

²⁷ http://www.afcan.org/dossier_piraterie/fevrier11.html

En 2011 une certaine stabilité quant à la zone d'action des pirates a été enregistrée. Sur le plan quantitatif, c'est une baisse du nombre d'actes commis qu'il faut relever. En effet, 171 actes ont été enregistrés en 2010 contre 192 l'année précédente. Le taux de réussite à lui aussi baissé, passant de 18 pour cent à 13 pour cent.²⁸

Pour le 1^{er} semestre 2012, les statistiques communiquées par le BIT indiquent encore une forte baisse du nombre d'attaques par rapport à celles menées en 2011 pendant la même période.²⁹ L'étendue concernée s'étend à la Mer Rouge du Sud et au golfe d'Oman. Il faut cependant attendre la fin de cette année pour obtenir une vision du phénomène dans son ensemble et pouvoir en tirer des conclusions quant à son évolution.

Il faut souligner le fait que pour l'année 2011, l'intensité des actes de piraterie a diminué pendant la mousson mais qu'il n'y a pas eu de reprise à la fin de cette période.

Pour donner une vision du phénomène pendant l'été 2012, les relevés ci-dessous indiquent le nombre d'attaques relevées pour la semaine du 24 au 30 juillet 2012.³⁰

	This week	Last week	July 2012	June 2012	2012	2011	2010	2009
Vessels hijacked	0	0	0	0	7	27	51	52
Boarding	0	0	0	0	0	17	16	0
Vessels fired upon/ Attempted Boarding	0	0	0	4	23	122	119	129

Figure 3 : récapitulatif des actes de piraterie pour la période du 24 au 30 juillet 2012 et comparatif depuis 2009³¹

La période des moussons est cause de la baisse du nombre d'actes de piraterie. De telles conditions climatiques rendent toute attaque bien plus difficile à mener. Il est également possible que la période de jeûne du ramadan soit un facteur à prendre en compte.

Il est cependant préférable d'attendre la fin des périodes des moussons et du ramadan, qui ont cette année coïncidés, pour pouvoir se livrer à une analyse quant à un probable recul effectif du phénomène.

²⁸ *Synthèse piraterie-2011* du secrétariat général de la mer et des gardes-côtes

²⁹ ICC International Bureau, *Piracy and armed robbery against ships, For the period of 1 January-30 June 2012*

³⁰ BTG Global Risk Partners, *This week in Somalia (24-30th June 2012)*

³¹ ICC International Bureau, *Piracy and armed robbery against ships, For the period of 1 January-30 June 2012*

Cependant, il convient de noter que même si la diminution du volume des agressions est confirmée, le niveau d'intensité de violence, lui, a augmenté et que la zone d'opération s'est élargie de manière sensible .

Pour remédier au problème de la piraterie dans la zone, il est essentiel que la paix, la sécurité et l'Etat de droit en Somalie soient rétablis. De plus le développement socio-économique du peuple somalien constitue un préalable indispensable.

En plus de l'Océan Indien, l'Afrique connaît un second foyer de piraterie, le golfe de Guinée. Cette zone voit se développer le phénomène. Il faut déplorer que dans la zone il s'ajoute à cette extension une violence accrue des actes perpétrés (Section 2).

Section 2. Le golfe de Guinée

Il convient tout d'abord de poser les contours géographiques et de rappeler les aspects géopolitiques de cette zone (Paragraphe 1) avant de développer les éléments relatifs à l'évolution de la situation dans ce secteur (Paragraphe 2).



Figure 4 : Carte du golfe de Guinée³²

³² deepseawaters.com

Paragraphe 1. Présentation de la zone

Le golfe de Guinée s'étend de la Côte d'Ivoire au Gabon.³³ Les dix pays suivants sont inclus dans ce périmètre : Libéria, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin, Nigéria, Cameroun, Guinée Equatoriale, Gabon et Sao Tomé-et-Principe. Il faut noter qu'il n'y a aucune homogénéité entre ces différents Etats. La plus totale diversité existe entre eux, tant au regard de leur population que de leur géographie ou encore de leur économie ou de leur système politique. Le golfe de Guinée peut être subdivisé en deux parties avec d'un coté le Golfe du Bénin et de l'autre le Golfe du Biafra.

Si pour le golfe d'Aden, c'est la Somalie qui constitue le noyau des actes qui sévissent dans la zone, dans le cas du golfe de Guinée, c'est le Nigéria qui en est l'épicentre. Il convient donc de s'attacher plus spécifiquement à la situation de ce pays.

Il faut d'emblée préciser que le Nigéria est le pays le plus peuplé du continent africain et qu'il pourrait bien devenir le 5^{ème} pays le plus peuplé de la planète à l'horizon 2015.³⁴ Comme plusieurs des états de la zone, le Nigéria a été colonisé à la fin du XIX^{ème} siècle. Il accède à l'indépendance en 1960. Une forte instabilité politique et des coups d'Etat militaires à répétition ont jalonné la vie politique du pays pendant de nombreuses années.

Il s'avère être le premier pays africain producteur de pétrole et l'exploitation de l'or noir constitue l'un des piliers de son économie. L'agriculture représente cependant toujours une part très importante de l'activité économique. Depuis quelques années le Nigeria a mis en œuvre de nombreuses réformes et il bénéficie d'une croissance économique en hausse,. Cependant, il reste le pays de la zone touchée par le plus haut taux de pauvreté. D'après les statistiques les plus récentes, 70 pour cent de sa population vit sous le seuil de pauvreté.³⁵

On retrouve ainsi en Somalie et au Nigéria un faisceau de facteurs communs qui concorde et explique le développement du phénomène de piraterie dans la zone. Pauvreté, précarité, instabilité politique constituent des facteurs déterminants dans le développement de ce fléau.

³³ Piraterie et brigandage dans le golfe de Guinée, Alexis RIOLES, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne École Normale Supérieure Ulm.

³⁴ *Atlas Larousse socio-économique des pays du monde*, 2012, p215.

³⁵ CIA the world factbook 2012, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html>

Paragraphe 2. Evolution du phénomène dans ces secteurs

Bien moins développée que dans la zone du golfe d'Aden, la piraterie s'étend cependant fortement dans la région. Ainsi, une augmentation du nombre d'actes de piraterie et de vols à main armée est relevée depuis 2011. On recense en effet 110 actes de brigandage et 50 attaques pour l'année 2011 alors que les années 2009 et 2010 ne comptaient respectivement que 40 et 80 attaques.³⁶

En 2012, il faut encore noter une hausse des actes de piraterie associée à un fort degré de violence pour cette zone.³⁷ Face à la croissance du phénomène et à la menace qu'il représente, les Etats côtiers ont demandé une réaction internationale. L'augmentation des actes de piraterie dans le golfe de Guinée constitue en effet un danger de taille pour la paix et la sécurité régionale. Elle déstabilise également les intérêts économiques des Etats de la région de part ses conséquences directes sur le commerce international.

Face à cette menace, deux résolutions ont récemment été adoptées par le Conseil de Sécurité de l'ONU.

Après une mission d'évaluation, dans une lettre datée du 18 janvier 2012, le Secrétaire Général de Nations Unies, déclare que :

« La mission juge en outre de la plus haute importance, en particulier après l'adoption de la résolution 2018 du Conseil de sécurité, que l'ONU collabore avec la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Commission du golfe de Guinée, les trois organisations régionales participant à la lutte contre la piraterie dans la région, en vue de convoquer dès que possible le sommet commun des trois organisations, préconisé par le Conseil pour servir de cadre à l'élaboration d'une stratégie globale de lutte contre la piraterie dans la région. »

Le 12 février 2012, une résolution est adoptée par les Nations unies. Par celle-ci, « le Conseil de sécurité, vivement préoccupé par la violence exercée par les pirates et les personnes

³⁶ Synthèse piraterie 2011, Coralie le Tourneau, 19 avril 2012.

³⁷ ICC International Bureau, *Piracy and armed robbery against ships, For the period of 1 January-30 June 2012*

impliquées dans les actes de piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée » a exhorté les Etats de cette région « à élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie » et les a encouragés à créer « un mécanisme multinational et transrégional couvrant toute la région du golfe ». ³⁸ Cette résolution continue le mouvement instigué par la résolution 2018, adoptée le 31 octobre 2011.

Cette zone est considérée comme l'un des foyers principaux de la piraterie dans le monde par l'Organisation Maritime Internationale dans son rapport annuel de 2010. Il est donc fondamental que des actions soient prises pour parvenir à éradiquer ce phénomène dans le golfe de Guinée, ou tout au moins pour l'endiguer et empêcher sa propagation.

En dehors du continent africain, d'autres foyers majeurs de la piraterie sont localisés en Asie du Sud-Est et dans les Caraïbes (Section 3). Pendant longtemps ils ont été les noyaux de la piraterie et cela à une échelle planétaire, mais des évolutions sont cependant à noter.

Section 3. L'Asie du Sud-Est, les Amérique et Caraïbes

Les caraïbes ont été le foyer historique de la piraterie. Actuellement ce n'est cependant plus la zone la plus sensible (Paragraphe 2). L'Asie du Sud-Est, vieille zone endémique a également vu sa situation évoluer, le phénomène y a perdu en intensité mais il persiste (Paragraphe 2).

³⁸ Résolution 2039 (2012)

Paragraphe 1. L'Asie du Sud-Est



Figure 5 : Carte de la zone de l'Indonésie³⁹

Pendant de nombreuses années, l'Asie du Sud-Est a concentré le nombre le plus important d'actes de piraterie et de vols à main armée. Le secteur en question comprend le détroit de Malacca, l'Indonésie, la Malaisie, Singapour et la Mer de Chine du sud. Pour être complets, il faut également mentionner les actes commis sur les côtes du Bangladesh.

Jusqu'en 2007, plus de la moitié des actes de piraterie relevés dans le monde étaient recensés dans cette zone. C'est l'Indonésie qui était principalement concernée par ce fléau. En 1997, la crise économique qui a touché l'Asie avait favorisé le développement de la piraterie. Cette zone était alors devenue l'une des plus exposées du monde.⁴⁰

Plusieurs facteurs ont concouru à l'expansion du phénomène dans ce périmètre.

³⁹ echogeo.revues.org

⁴⁰ E. Frécon, « Du détroit de Malacca jusqu'à sa périphérie », *EchoGéo* [En ligne], Numéro 10 | 2009, mis en ligne le 16 septembre 2009. URL : <http://echogeo.revues.org/11414>

D'un point de vue géographique, il est clair que l'étroitesse du détroit de Malacca est favorable à ce type d'action. Ce dernier point justifie qu'historiquement, la piraterie a toujours existé dans cette localité. Déjà les pays colonisateurs étaient confrontés à la menace.

Sur une échelle planétaire, l'Indonésie, contrée plus pauvre que ses voisines, est par-là devenue l'un des foyers principaux de la piraterie.

C'est en 2004 que l'Indonésie a débuté une véritable politique de lutte contre la piraterie. Elle a suivi l'exemple de Singapour et celui de la Malaisie. Le taux d'attaques dans la zone a depuis singulièrement baissé. Les actions menées par les Etats côtiers dans le détroit de Malacca se sont révélées payantes.

Dans les derniers rapports du Bureau Maritime International, même si l'on peut noter une baisse conséquente du nombre d'attaques, la zone est toujours classifiée comme l'un des secteurs les plus à risque. Il convient donc de demeurer prudent car une résurgence du phénomène est toujours possible.

La zone Asie du Sud-Est et Pacifique demeure encore touchée par la piraterie. Celle-ci se déplace dans la région en fonction de la conjoncture économique et de l'arsenal répressif mis en place par les Etats.

Un phénomène inquiétant reste la multiplication d'actes de piraterie dans la Mer de Chine du Sud. Il semblerait donc qu'il y ait eu une réorientation des actes de piraterie du détroit de Malacca vers la Mer de Chine.

Paragraphe 2. Les Amériques et les mers des Caraïbes



Figure 6 : Carte de la zone des Caraïbes⁴¹

Pour des raisons identiques aux justifications contemporaines de ce fléau, la piraterie est un phénomène « historique » dans ces eaux des Amériques. Si les actions ont disparu au large de la Floride et des Carolines, c'est au large du Brésil, du Pérou et de la Mer des Caraïbes que perdurent encore ces manifestations de violence.

Cependant, la faible densité des attaques n'est pas comparable au niveau de l'activité dans les zones citées précédemment. Le passage vers la mer des Caraïbes peut pourtant toujours s'avérer périlleux.

Nous pouvons à présent mieux discerner les zones d'opération des pirates modernes. Nous sommes également en mesure de pouvoir préciser les définitions juridiques qui s'appliquent à leurs activités. Il convient maintenant de détailler le contenu de cette menace. Pour ce faire, il est fondamental, tout en se livrant à un inventaire de nos capacités de lutte, de bien connaître les pirates et leurs modes opératoires pour pouvoir mener un combat efficace contre eux. Sun Tzu n'a-t-il pas dit « *Qui connaît l'autre et se connaît lui-même, peut livrer cent batailles sans jamais être en péril. Qui ne connaît pas l'autre mais se connaît lui-même, pour chaque victoire, connaîtra une défaite. Qui ne connaît ni l'autre ni lui-même, perdra inéluctablement toutes les batailles.* »

⁴¹ www.e-voyageur.com

TITRE 2. Modes opératoires des pirates

Une bonne description des modes opératoires des pirates nécessite tout d'abord de tenter de broser leurs profils socioculturels (Chapitre 1). Ces éléments permettront ensuite de mieux comprendre les aspects de leurs « *modus operandi* » (Chapitre 2). Il convient bien sûr de souligner que tous ces éléments varient sensiblement selon la région concernée.

Chapitre 1. Profils socioculturels des pirates

Notre description du profil socioculturel des pirates modernes va tout d'abord s'attacher à préciser qui sont ces hommes, en tant qu'individus et quel a été leur cursus (Section 1). Dans un second temps nous les étudierons en tant que groupe social (Section 2).

Section 1. Pirates : leur «cursus », leurs profils

L'analyse du vocable « *pirate* » nous permet de remonter au latin « *pirata* ». Une recherche plus fine nous amène au grec « *peiratès* ». La racine « *peiran* », signifie initialement "*celui qui entreprend*", "*celui qui tente fortune*". Cette définition étymologique diffère bien sûr radicalement de la notion juridique exposée plus haut puisque à titre d'exemple, la Convention de Rome assimile les notions de pirate et de terroriste.

Il faut avant tout préciser que malgré quelques traits communs, les profils des individus qui se livrent à la piraterie diffèrent sensiblement selon les localités géographiques concernées. Il est intéressant de distinguer ici les pirates issus de la zone Asie du Sud-Est (Paragraphe 2) de ceux sévissant dans la région du golfe d'Aden (Paragraphe 1).

Paragraphe 1. Le pirate du golfe d'Aden

Dans cette zone, les pirates sont généralement des pêcheurs. Cependant, des éleveurs peuvent également devenir mercenaires et se tourner vers la « profession ». Comme l'a constaté le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), ils peuvent aussi être originaires de l'intérieur des terres. Le pirate n'est donc pas forcément toujours un marin. Les pirates peuvent également être issus de la nébuleuse paramilitaire et provenir de milices locales ou des compagnies privées de sécurité.

D'une manière générale, les pirates sont jeunes et sans expérience. De nombreux volontaires se présentent face aux perspectives offertes par la piraterie. Les opportunités pécuniaires qui sont offertes, notamment avec l'argent obtenu par les rançons, poussent les populations locales à se laisser tenter par la piraterie.

Nombreux sont ceux qui, parmi la population démunie, céderont face aux avantages en monnaie qui découlent de cette pratique. Dans bon nombre d'esprits, les entrées d'argent compenseront largement la prise de risque et le caractère illicite de l'activité.

Une fois leur recrutement effectué, les nouveaux pirates connaîtront généralement une formation de plusieurs mois.

Il faut distinguer ce type d'actions menées par des groupes organisés, des actes de brigandages qui peuvent être menés par des hommes seuls. Il s'agit plus ici de petits actes de vols qui sont effectués sur des navires à quai ou à proximité des côtes. Cependant, ce n'est rien de comparable à ce qui a été évoqué précédemment.

Sur certains points, des similitudes peuvent être relevées entre pirates sévissant en Asie du Sud-Est et dans cette partie de l'Afrique. Cependant, des distinctions sont à souligner. (Paragraphe 2).

Paragraphe 2. Les pirates en Asie du Sud-Est

Plusieurs profils peuvent être dressés pour cette seule région.

Un premier distinguo repose sur les pirates « des villes » et ceux « des campagnes »⁴² :

Les pirates des villes ont le plus souvent un grand besoin d'argent. Inactifs, ils peuvent faire preuve de témérité et sont prêts à prendre plus de risques que les pirates « des campagnes ». Ils vont généralement vouloir intégrer des gangs de pirates. Ils veulent à tout prix obtenir de l'argent et cela rapidement.⁴³

Les pirates de l'autre catégorie adopteront des attitudes plus réfléchies. Ils sont nettement moins engagés dans la prise de risque. Il s'agit pour la plupart de pêcheurs. Leur champ d'action est proche de leur lieu de vie. Ils sont intégrés à la population locale puisqu'ils en font partie, leurs actions sont donc plus facilement tolérées.

On peut également citer les pirates qui opèrent en Mer de Chine. Ils sont généralement indonésiens. Leurs principales caractéristiques sont encore une fois la pauvreté et la jeunesse. Souvent, ce sont là encore des pêcheurs qui ont la volonté de s'enrichir rapidement.⁴⁴

Leur champ d'action en Mer de Chine du Sud s'explique par le renforcement des moyens de lutte contre la piraterie dans le détroit de Malacca.

Il arrive que certains des membres d'équipage d'un navire soient complices et collaborent à sa capture.

Il ne faut pas négliger l'hypothèse du phénomène du crime organisé. En effet, des « extorsions de fonds » peuvent être menées par les syndicats du crime qui sévissent dans la région. Ces derniers agissent avec le soutien très efficace de triades ou de clans.⁴⁵

Vers la fin des années quatre-vingt-dix, une pratique chinoise a été pointée du doigt. Les garde-côtes avaient la possibilité de bénéficier d'une partie des prises qu'ils avaient pu effectuer. Des dérives se sont forcément produites, les garde-côtes devenant eux-mêmes des pirates.

⁴² A. Besson, *Questions maritimes en Asie du Sud-Est. Déclin et résurgence de la piraterie*. Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS).

⁴³ A. Besson, *Questions maritimes en Asie du Sud-Est. Déclin et résurgence de la piraterie*. Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS).

⁴⁴ A. Salim Chebli. *La piraterie maritime au début du XXIème siècle : Panorama, modes opératoires et solutions*. 2009.

⁴⁵ Idem.

Une grande diversité de profils existe donc. Les parcours sont divers et se déclinent du véritable organisme de pirates au simple inactif qui se retrouve entraîné dans un gang.

Il est à présent fort intéressant de s'attacher aux méthodes organisationnelles des pirates (Section 2).

Section 2. Organisation des pirates

D'une manière générale, nous pouvons constater que les pirates sont de plus en plus organisés et méthodiques. Cela vaut tant pour les opérations en elles-mêmes (Paragraphe 2) que pour la composition et le fonctionnement des équipes (Paragraphe 1).

Paragraphe 1. Constitution d'une équipe de pirates

Le financement est un préalable à tout acte de piraterie. C'est le rôle des investisseurs. Le profil de ces individus va du pirate à l'homme d'affaires en passant par le fonctionnaire local.

L'investisseur apporte une somme d'argent qui s'élève généralement à environ 2 000 dollars. Cette somme couvre les frais d'armes, de munitions, de rations alimentaires, de carburant, de moyens d'embarcation. Ce premier investissement couvre l'ensemble des dépenses pour toute l'équipe formée avant le lancement de l'opération.

C'est le commanditaire qui gère l'ensemble du déroulement de la mission. Il est essentiel dans la mesure où il procure les armes, mène les actes de corruption nécessaires et prend en charge le blanchiment d'argent. Il veille au recrutement des hommes ainsi qu'à leur fidélité.⁴⁶ Cette notion du commanditaire avait déjà été soulevée par Christian Ménard dans un rapport adressé au Parlement en 2009.

Il faut ensuite couvrir les besoins de l'équipe constituée pendant toute la durée de l'opération. Il peut y avoir deux investisseurs qui se répartiront les dépenses « *ante* » et « *post* » opération.

Chaque équipe d'assaut doit avoir un chef. Ce leader sera choisi selon plusieurs critères. L'une des conditions est qu'il possède une expérience militaire. Il faut ensuite s'assurer qu'il montera bien à l'abordage le premier.

⁴⁶ M-S Joubert. *Portrait robot du pirate somalien*. 11 avril 2009

Un autre critère apprécié est celui de sa dépendance à la drogue. En effet, un chef drogué serait plus efficace, ses perceptions de la situation et de ses dangers sont floués puisque cet état annihile ses sentiments de peur ou d'anxiété. ⁴⁷

L'équipe proprement dite est généralement constituée de deux groupes. Le premier est composé des pirates qui effectueront l'attaque et captureront le navire. Il sera généralement composé de huit pirates. Le second groupe est chargé de remplacer l'équipe qui a perpétré un assaut réussi. En cas d'opération fructueuse, ils sont chargés de garder le navire capturé. Ce second groupe sera généralement composé d'une quinzaine de membres. ⁴⁸

Le chef d'équipe restera le leader des deux groupes. Il reste donc à bord pendant toute la période de négociation et cela jusqu'à la remise de la rançon.

A l'issue d'une attaque réussie vient la phase critique de la négociation et de la répartition des gains (Paragraphe 2).

Paragraphe 2. Déroulement de la phase de négociations et répartition des gains

La phase de négociation est cruciale pour les pirates. C'est le chef d'équipe qui va la mener. A ce stade, les « gardes » du navire n'interviennent en aucun cas.

Le négociateur a un rôle décisif puisqu'il doit gérer tous les intérêts en présence. Ces intérêts peuvent d'ailleurs être divergents au sein de l'équipe. ⁴⁹

Les objectifs des différents partis sont relativement simples :

L'objectif des pirates est d'obtenir un maximum d'argent tout en préservant leur sécurité.

L'objectif de l'armateur est de verser une rançon d'un faible montant.

Les autorités militaires pensent à la capture des pirates et à la libération des otages.

Les médias utilisés sont Internet et les téléphones portables. Les pirates préfèrent utiliser le réseau de communication local plutôt qu'international par crainte des écoutes menées par les navires de guerre déployés dans la zone d'opération.

⁴⁷ J. Deperani. *Somali pirates rules and regulations. Complex system of chief selection, telecom choices, ransom distribution.* 10 août 2011.

⁴⁸ Idem

⁴⁹ A. Salim Chébli. (juin 2009) « *La piraterie maritime au début du XXIème siècle* ».

Avant même le versement de la rançon, les pirates obtiennent généralement des avances versées par les investisseurs ou commanditaires. Ils iront alors les dépenser dans les villes les plus proches. Une bonne partie de ces sommes d'argent sera dépensée dans la drogue.

Les pirates sont de plus en plus prudents et sont sensibilisés à la prise de risque que représente la remise d'une rançon en mains propres. Leur crainte reste toujours celle de se faire appréhender.

Aussi, la remise de la rançon se fera généralement par l'intermédiaire d'une société privée ou par des négociateurs intermédiaires. Le largage de la rançon par voie aérienne est de plus en plus pratiqué.

Une fois le versement de la rançon obtenue, il faut en partager le montant.⁵⁰

Les investisseurs auront généralement le droit à 15 pour cent de la somme obtenue.

Pour une rançon d'un million de dollars, les pirates du premier groupe toucheront environ 70 000 dollars. Ceux du second 50 000. Le traducteur quant à lui pourra recevoir environ 27 000 dollars. Quant à celui qui gère les fonds, sa rémunération se situe entre les 7 000 et 8 000 dollars.

Une partie de ces sommes sera injectée dans les collectivités locales. Cela constitue un bon moyen pour trouver et consolider un soutien local.

Une grande partie des montants ainsi récoltés seront réinvestis dans la mise en place d'autres opérations. L'argent des rançons permet donc un autofinancement des prochaines opérations.

Les profils des pirates sont donc disparates. Cependant jeunesse et pauvreté sont des facteurs communs à toutes les régions concernées.

Au-delà de ces éléments, il est capital de s'attacher à une présentation opérationnelle des pirates (Chapitre 2).

⁵⁰ J. Deperani. *Somalia pirates rules and regulations. Complex system of chief selection, telecom choices, ransom distribution*. 10 août 2011.

Chapitre 2. Présentation opérationnelle des pirates

Le « *modus operandi* » des attaques des pirates mérite d'être détaillé. Il est diversifié selon les régions géographiques et les opérateurs. Cependant, certaines similitudes peuvent ici encore être relevées. Une présentation complète nécessite l'analyse des moyens matériels dont disposent les prédateurs pour mener leurs opérations ainsi que de leurs cibles de prédilection (Section 1). Il peut être intéressant de détailler concrètement une attaque menée par des pirates en fonction des régions du globe concernées (Section 2).

Section 1. Leurs cibles, détail de leur mode d'action

Le descriptif du mode opératoire des pirates passe nécessairement par un inventaire des moyens qui sont à leur disposition pour mener les attaques (Paragraphe 1). De plus, il peut être intéressant de souligner quelles sont leurs cibles principales et les grandes lignes communes d'une attaque (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. Inventaire des armes et des types de navires utilisés par les pirates, description de leurs bases

Pour perpétrer leurs attaques, les pirates peuvent opérer avec des navires capturés, lesquels deviennent des « bateaux mères ». Ces derniers, plus grands, leur permettent de transporter du carburant pour mener des attaques plus loin des côtes.

Pour l'attaque en elle-même, ils utiliseront généralement des « *speed boats* », petits navires rapides qui peuvent aller jusqu'à une vitesse de 25 nœuds.

Le tableau suivant présente les armes utilisées par les pirates. Dans la plupart des cas, les informations font défauts. (1998-2010).⁵¹

⁵¹ F. Jannati and M. Salimi. *Modern Sea Piracy : "Modus operandi and economical and development state background"*. October 2011.

	Total	Guns		Knives		Other		None/Not stated	
		Sum	% In Zone	Sum	% In Zone	Sum	% In Zone	Sum	% In Zone
EAST AFRICA	812	313	38.5%	38	4.7%	35	4.3%	426	52.5%
SOUTH CHINA SEA	1399	195	13.9%	374	26.7%	48	3.4%	782	55.9%
MALACCA STRAIT	401	85	21.2%	80	20.0%	5	1.2%	231	57.6%
INDIAN OCEAN	746	72	9.7%	179	24.0%	45	6.0%	450	60.3%
WEST AFRICA	552	152	27.5%	172	31.2%	24	4.3%	204	37.0%
SOUTH AMERICA	491	102	20.8%	106	21.6%	12	2.4%	271	55.2%

Figure 7 : Le statut des armes utilisées par les pirates dans les zones à risques (1998-2010)⁵²

Les armes couramment utilisées par les pirates vont du fusil d'assaut du type AK47 au lance-grenades du type RPG. Ils utilisent donc de véritables armes de guerre. C'est avec facilité qu'ils peuvent se procurer cet arsenal d'origine russe (ex Union soviétique) dans ces régions côtières instables politiquement et militairement.

Il convient de préciser que dans la région Asie du Sud-Est ce sont également et parfois principalement des armes blanches qui sont utilisées par les pirates.

Pour la zone de l'Océan Indien, les armes à feu sont les armes de prédilection. Le graphique suivant illustre le phénomène.⁵³

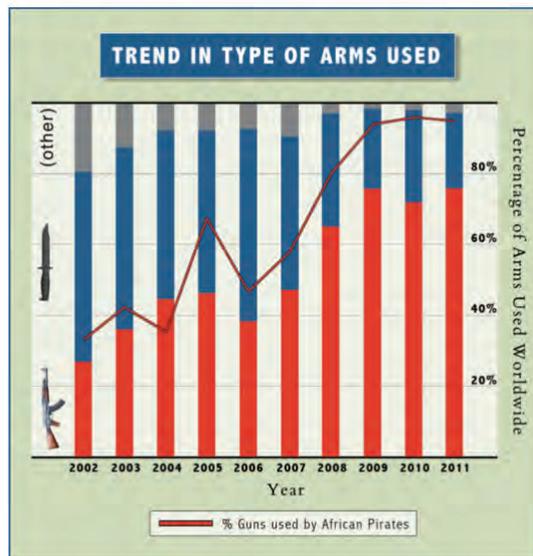


Figure 8 : Graphique des types d'armes utilisées par les pirates⁵⁴

Les bases de repli des pirates constituent un autre élément caractéristique important. C'est à partir de ces positions qu'ils peuvent opérer en mer. On parle de « dépôt logistique » pour ces

⁵² One Earth Foundation. "The Economic Cost of Somali Piracy 2011".

⁵³ One Earth Foundation. "The Economic Cost of Somali Piracy 2011".

⁵⁴ One Earth Foundation. "The Economic Cost of Somali Piracy 2011".

bases. Ces dépôts leur permettent de mener des attaques avec plus d'efficacité, elles constituent les piliers de leur fonctionnement.

Les éléments de soutien logistique dont bénéficient les pirates devraient constituer la première cible à atteindre dans la logique de lutte contre la piraterie.

Les pirates fonctionnent selon un « *modus operandi* » assez redondant. Il faut en détailler les aspects généraux et particuliers tout en présentant leurs cibles de prédilection.

Paragraphe 2. Présentation des cibles principales et détail du « modus operandi » adopté lors d'une attaque type

Il convient de se référer à quelques indications relatives aux zones principales qui subissent des attaques. Le tableau qui suit présente les proportions d'attaques selon qu'elles aient lieu en haute mer, dans les eaux territoriales ou dans les zones portuaires. périodes (1998-2010).⁵⁵

	Total		International waters		Territorial waters		Port area	
	Sum	%	Sum	%	Sum	%	Sum	%
EAST AFRICA	812	100%	633	78%	113	14%	66	8%
SOUTH CHINA SEA	1404	100%	290	21%	577	41%	537	38%
MALACCA STRAIT	399	100%	241	60%	86	22%	72	18%
INDIAN OCEAN	748	100%	145	19%	268	36%	335	45%
WEST AFRICA	577	100%	74	13%	207	36%	296	51%
SOUTH AMERICA	483	100%	35	7%	147	30%	301	62%

Figure 9 : Statistiques des localisations des navires dans les zones à risque (1998-2010)⁵⁶

La phase de renseignement est préliminaire à toute attaque. Pendant cette phase, les pirates recherchent tout d'abord des informations sur les navires en transit dans la zone avant de décider lequel prendre pour cible. Ils leur arrivent régulièrement de se méprendre et d'attaquer un navire de guerre. L'attaque tourne alors vite court. Le renseignement est en net développement chez les pirates, qui comprennent à présent son intérêt.

Il est important de présenter quels sont les navires qui subissent majoritairement des attaques. Le schéma suivant identifie les types de navires qui transitent dans la zone et le pourcentage

⁵⁵ Farzad Jannati and Mahdi Salimi. Modern Sea Piracy : “*Modus operandi* and economical and development state background”. October 2011.

⁵⁶ One Earth Foundation. “*The Economic Cost of Somali Piracy 2011*”.

d'attaques qu'ils subissent. ⁵⁷

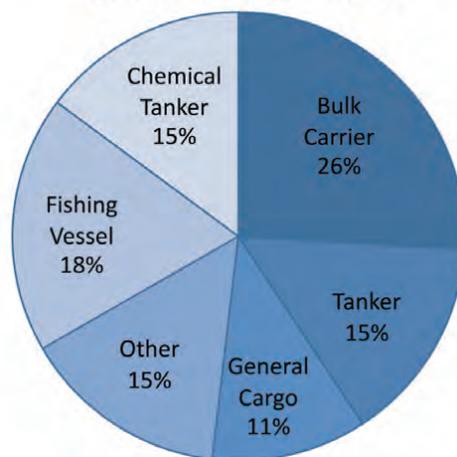


Figure 10 : Types de navires attaqués, 2011⁵⁸

Une fois ce travail de repérage effectué, les pirates vont s'approcher du navire « sélectionné » à l'aide de leurs petites embarcations rapides. Cette phase d'approche se fait généralement par l'arrière, afin d'éviter d'être détecté par les radars.

Les abordages peuvent se faire de nuit pour limiter davantage encore les chances d'être repéré. Ce sont alors généralement deux « skiffs » qui agissent de concert.

Une fois parvenu à hauteur du navire, la phase d'abordage peut commencer. Tout en menaçant les membres d'équipage de leurs armes, les pirates attachent leurs embarcations et montent à bord.

Une attaque ne prend pas plus d'une vingtaine de minutes.

Une fois à bord, les pirates fouillent le navire et regroupent les membres d'équipage. L'attaque est terminée. Ils ramènent ensuite le navire vers leurs côtes.

Dans tous les cas, le sort de l'équipage sera évidemment tributaire du degré de violence appliqué par les membres du groupe de pirates.

Dans l'affaire du Ponant, il a été mentionné l'existence d'un « code de bonne conduite » des pirates. Un comportement trop violent peut donner lieu à des sanctions financières qui se traduiront par un prélèvement sur le montant qu'ils toucheront.

⁵⁷ One Earth Foundation. «The Economic Cost of Somali Piracy 2011».

⁵⁸ One Earth Foundation. «The Economic Cost of Somali Piracy 2011».

D'une manière générale, la période des moussons est peu propice aux actes de piraterie. Le cycle climatique a donc une forte incidence sur le phénomène puisque la mousson (printemps et automne) s'accompagne d'un fort ralentissement des actes de piraterie.

Il ne faut pas omettre de souligner que les limitations qu'impliquent le ramadan sont également facteur de ralentissement.

Une autre méthode adoptée par les pirates est d'utiliser des navires capturés pour de prochaines opérations. C'est l'hypothèse du « navire fantôme ».⁵⁹

Une fois un navire capturé, les pirates le renomme, l'immatricule auprès d'un pavillon de complaisance puis l'utilise pour des trafics illégaux. Il peut également servir à des escroqueries, en se faisant passer pour un navire marchand, ils peuvent alors dérober la marchandise qui sera chargée à bord.⁶⁰

Ces quelques éléments constituent les traits généraux de la phase opérationnelle d'une attaque. Il convient maintenant d'en préciser le déroulement selon les régions concernées (Section 2).

Section 2. Détails du « *modus operandi* », illustrations

Le mode opératoire mis en place par les pirates se révèle différent en fonction des zones dans lesquelles les attaques sont menées (Paragraphe 1). Il est opportun de présenter quelques cas d'espèce pour illustrer toute cette présentation et donner un aperçu concret de ces attaques (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. Spécificités des modes opératoires par foyer

Il faut ainsi distinguer les assauts menés dans l'Océan Indien (A) de ceux menés dans le golfe de Guinée (B) et en Asie du Sud-Est (C).

⁵⁹ S. Iglesias Baniela. *Piracy at Sea*. 5 août 2010.

⁶⁰ A. Salim Chebli. « *La piraterie maritime au début du XXIème siècle* » : Panorama, modes opératoires et solutions. Juin 2009.

A. L'Océan Indien

Le but des pirates de cette région est de faire des otages et de prendre le contrôle de navires. Cela leur permet d'échanger ces deux « marchandises » de grande valeur contre une rançon au montant le plus élevé possible. ⁶¹

Leurs cibles de prédilection sont les navires de plaisance, de pêche ou bien évidemment de commerce. Par méprise, certains navires de guerre dédiés à des fonctions de logistique ou de commandement peuvent être attaqués.

2011 n'a pas vu se prolonger la pratique courante de 2010 qui consistait à utiliser des « bateaux-mères », c'est-à-dire des navires d'une taille plus importante leur permettant de transporter davantage de carburant et de mener des attaques dans un rayon d'actions plus large. Ils utilisent désormais davantage les petits navires utilisés pour la pêche et le cabotage sur la côte du continent (des boutres).

Dans cette zone, faute de moyens, les pirates agissent généralement de jour.

L'année 2011 a été marquée par une intensification des actes violents dans cette région. Certains otages n'ont pas été libérés immédiatement après le versement de la rançon. Les pirates ont marchandé pour obtenir en contrepartie soit davantage d'argent soit la libération de pirates emprisonnés.

B. Le golfe de Guinée

Les motivations des pirates sont ici principalement criminelles. Ils agissent pour prendre des otages et s'emparer d'objets de valeur. Les extorsions de fonds sont une pratique courante.

Leurs cibles de prédilection sont les navires de commerce mais aussi les plate formes-pétrolières, qui sont légion dans cette zone dont l'activité économique prédominante est l'exploitation des ressources pétrolières.

Le succès de ces actions résulte de leur rapidité. Il faut préciser que les attaques sont le plus souvent lancées à proximité des côtes ou au mouillage. Les pirates profitent de l'obscurité

⁶¹ Ces éléments sont développés dans la *Synthèse piraterie-2011* du secrétariat général de la mer et des gardes-côtes.

pour agir le plus discrètement possible. Cependant, depuis deux ans les attaques contre des pétroliers au large semblent de plus en plus fréquentes.

Les assauts menés dans cette zone sont particulièrement violents. Plus d'une dizaine de morts sont en effet comptabilisés pour l'année 2011.

C. L'Asie du Sud-Est

Les motivations des pirates sont ici principalement d'ordre économique. Il est également fréquent pour les assaillants de prendre des otages.⁶² L'objectif est nettement moins celui du détournement de navires.

Les pirates agissent généralement de nuit, au mouillage. C'est près des côtes que leurs assauts sont menés, ils en retirent alors quasi immédiatement les bénéfices. Dans ces cas là, ce sont souvent des pièces de rechange ou du matériel qui sont dérobés.

Les attaques sont aussi menées contre des navires en route, notamment lorsqu'ils sortent des détroits. C'est à ces moments-là que les navires sont les plus menacés puisqu'ils doivent réduire leur vitesse.

Les cibles de prédilection sont essentiellement les navires de commerce ou les remorqueurs. Ces derniers sont de plus en plus visés.

Les pirates ne sont pas particulièrement violents, les équipages otages étant rarement blessés. Ils sont principalement armés d'armes blanches et non pas d'armes à feu.

Il convient de signaler la particularité de la situation en Mer de Chine. Dans cette région, des « bateaux-mères » sont utilisés par les pirates afin de pouvoir mener des actions plus au large. Les successions d'assauts dans une courte période sont d'autant plus fréquents.⁶³

Une certaine diversité des modes opératoires peut donc être relevée. Une illustration par des éléments factuels (Paragraphe 2) permettra de mieux visualiser ces éléments présentés théoriquement.

⁶² Idem.

⁶³ A. BESSON. « *Questions maritimes en Asie du Sud-Est. Déclin et résurgence de la piraterie* ». Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS). janvier 2011.

Paragraphe 2. Illustrations

Ainsi, le 19 mai 2012, à quelques milles du Togo, un pétrolier panaméen a échappé à une attaque de pirates. Le navire doit son salut à l'intervention des forces armées togolaises.

Deux blessés sont à déplorer.

Conscient des risques, le gouvernement togolais a tenu à rappeler l'importance de la communication d'informations dans la lutte contre la piraterie. Le Togo se donne les moyens pour intervenir et le plus souvent possible. C'est d'autant plus important en cette période qui connaît une intensification du phénomène dans la région du golfe de Guinée.⁶⁴

En fin d'année 2008, un navire qui se dirigeait vers le Nigéria a été attaqué. C'est sur le fleuve Niger que le navire a subi l'attaque. Le décès d'un nigérian et deux disparitions sont à déplorer. Le navire transportait des travailleurs jusqu'à une installation pétrolière.⁶⁵

En octobre 2011, sur le fleuve Mékong des hommes armés ont attaqué et détourné des navires. Après l'attaque, 11 marins chinois ont été tués. L'attaque aurait été orchestrée par des membres impliqués dans le trafic de drogue.⁶⁶

Un vraquier battant le pavillon de Chypre est attaqué au large de Mombasa. Dans la situation d'espèce, les marins sont parvenus à tous s'enfermer à l'intérieur de la citadelle. Les moyens de communication présents à l'intérieur de l'abri ont permis aux marins de contacter du secours.

Pendant ce laps de temps les pirates avaient décidé de mettre le feu à bord. L'arrivée du bâtiment de guerre italien a fait fuir les assaillants. Tous les membres d'équipage ont ainsi été sauvés. L'efficacité de la citadelle en tant que moyen de protection a ici fait ses preuves.⁶⁷

En octobre 2011, un navire de forage pétrolier a fait l'objet d'une attaque bien au large de la Tanzanie. Cependant, le navire disposait à bord de la présence de membres de l'armée tanzanienne pour assurer sa sécurité dans cette zone sensible. C'est ainsi que les sept attaquants ont été interceptés.

D'autres navires du même type avaient déjà fait l'objet de semblables attaques.

⁶⁴ Mardi 29 mai 2012. *Attaque pirate ratée au large du Togo*. Dombosco.fr

⁶⁵ 01 janvier 2009. *Un navire de guerre français déjoue une attaque de pirates somaliens* Jeuneafrique.com .

⁶⁶ *Meretmarine*. 12 octobre 2011. *11 marins chinois tués sur le Mékong*.

⁶⁷ *Meretmarine*. *Somalie : des pirates mettent le feu à un navire attaqué*. 29 septembre 2011.

La présence d'hommes armés à bord, au-delà de son caractère dissuasif est particulièrement efficace dans la capture des pirates.⁶⁸

Après dix mois de rétention en otage, le 21 décembre 2011, un pétrolier italien et ses vingt-deux membres d'équipage ont été délivrés contre paiement d'une rançon suite à une attaque menée au large du Yémen. Un navire de guerre est venu lui servir d'escorte dès sa libération.⁶⁹

Le 12 janvier 2012, des pirates qui pensaient avoir à faire à un navire marchand ont attaqué le "ESPE Palatino", navire amiral de l'opération Atalante. Dès qu'ils se sont rendus compte de leur méprise, au moment de la riposte engagée par les militaires, les pirates ont tenté de s'enfuir. Six des assaillants ont été capturés, parmi lesquels cinq ont été blessés. Un septième est décédé au cours de l'opération. Ces méprises des pirates sont redondantes. On se souvient par exemple du navire de guerre français "La Somme", attaqué à plusieurs reprises en l'espace de quelques mois en 2010 à cause de sa silhouette de pétrolier.⁷⁰

Pour mener une analyse des impacts que peut causer la piraterie sur le transport maritime, il était crucial pour nous de mener une analyse du phénomène dans son ensemble. Il fallait donc en définir les contours.

Il ressort de notre étude que l'importance du cadre légal de la notion est fondamentale. Ce sont à la fois les définitions à des niveaux régionaux et internationaux qui permettront toute action relative à ce fléau. Comme nous l'avons relevé, le critère géographique est techniquement capital. Celui-ci servira notamment quant aux champs d'action des différentes entités qui interviendront.

Au-delà de cet aspect juridique, c'est une véritable présentation de la piraterie moderne qui va nous permettre de mieux appréhender le phénomène. Plusieurs régions subissent particulièrement ce fléau. Ces dernières sont en constante évolution.

Pour véritablement cerner le phénomène, il était capital pour nous de dresser un tableau complet des modes opératoires des pirates. Il faut souligner le fait que l'intensité de la

⁶⁸ Meretmarine. *Des pirates s'en prennent à un navire de forage en Tanzanie*. 6 octobre 2011.

⁶⁹ Meretmarine. *Piraterie : un pétrolier italien libéré après avoir été retenu plus de 10 mois*. 3 janvier 2012.

⁷⁰ P. Chapleau. *Le navire amiral de l'opération Atalante attaqué par des pirates*. 13 janvier 2012.

Lignededefense.Blog.ouest-France.fr <http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2012/01/12/le-navire-amiral-de-l-operation-atalante-attaque-par-des-pir.html>

violence des actes varie sensiblement en fonction de la région concernée. Les attaques menées dans le golfe de Guinée sont particulièrement violentes. D'une manière générale, même si des traits communs tels la pauvreté, la jeunesse et le manque d'éducation peuvent être relevés, une certaine diversité existe en fonction de l'endroit du globe concerné. C'est la même situation qu'il faut relever concernant le déroulement des attaques.

Il apparaît dans notre exposé qu'une baisse notable du nombre de réussites des attaques pirates a été relevée en ce début d'année 2012. Cependant pour pouvoir se prononcer quant à une réelle diminution de l'ampleur du phénomène, il faut attendre la fin de cette année. C'est notamment à la fin des périodes de la mousson et du ramadan qu'il faudra prêter attention aux données quantitatives recensant les actes de piraterie.

Tous ces éléments sont essentiels pour développer de façon compréhensible les éléments qui permettront de dresser un bilan des impacts qu'engendre la piraterie (Partie II).

PARTIE II. L'IMPACT CONCRET DE LA

PIRATERIE MODERNE SUR LE

TRANSPORT MARITIME

La piraterie engendre inévitablement de lourdes conséquences dans le secteur du transport maritime. Bien au-delà des turbulences directement subies par les transporteurs, de nombreux acteurs souffrent également de ces actions, et ce, à divers niveaux. En effet, les puissances étatiques côtières, ainsi que celles dont les intérêts sont mis à mal par les attaques de pirates, sont également concernées et elles se doivent de réagir. Aussi, des solutions sont mises en place non seulement par les transporteurs qui se doivent de réagir pour protéger leurs biens, équipages, navires et commerces, mais aussi par les acteurs étatiques tenus d'affirmer leurs capacités à exercer leurs fonctions régaliennes dans le cadre d'un Etat de droit. Toutes ces répliques induisent inévitablement des coûts qui ne sont pas uniquement supportés par les compagnies maritimes. La résultante du phénomène a donc des retombées extrêmement larges qui justifient l'importance qu'il faut accorder à la lutte contre le fléau.

Pour tous ces partis qui subissent des attaques pirates à répétition, les répercussions sont économiques, financières mais aussi humaines. Face à cela, des solutions sont échaudées (Titre 1). De nombreuses réactions sont d'ores et déjà mises en place mais elles exigent une véritable consolidation et un développement constant.

Les assauts menés par les pirates ont une pluralité d'impacts diversifiés sur de nombreux acteurs. De plus, les réactions et mesures prises pour lutter contre ces activités ont également de nombreuses conséquences complexes qui interagissent souvent entre elles (Titre 2).

TITRE 1. Solutions et perspectives

Face au fléau que représente la piraterie pour les transporteurs et pour de nombreux Etats souverains ainsi que pour leurs populations, des mesures ont été mises en œuvre dans de nombreuses régions du globe (Chapitre 1). Le panel de ces solutions est très large, aussi, les compagnies maritimes ont désormais recours à des moyens très variés pour se protéger. Cependant, pour faire face aux évolutions récentes de la situation qui ont été développées plus haut et pour essayer de réussir à véritablement endiguer le phénomène, il est nécessaire de renforcer ces solutions existantes (Chapitre 2).

Chapitre 1. Les solutions actuelles mises en place par les compagnies maritimes

Face aux attaques à répétition endurées par les flottes en présence dans les zones sujettes à la piraterie, les transporteurs maritimes ont forcément réagi. Des mesures très diverses sont développées et ont prouvé leur efficacité. Au regard des statistiques, si le nombre d'attaques pirates a augmenté, le nombre d'attaques réussies est cependant en forte baisse. Ces résultats sont encourageants et prouvent que les moyens déployés sont efficaces. Nous allons voir que des réponses techniques orientées vers la prévention et la protection ont en effet été développées (Section 1), cela parallèlement à des solutions plus axées sur la dissuasion avec la mise en place d'hommes armés (Section 2).

Section 1. Des solutions techniques

Les compagnies maritimes se réfèrent aux « *best management practice s (BMP)* élaborés par l'OMI, des représentants des armateurs et des marines de guerre. Ces mesures permettent de préparer l'équipage aux situations qu'il pourrait rencontrer. Elles insistent également sur le rôle du capitaine dans la mise en place de mesures et dans l'évaluation des risques.

Le 4 septembre 2011 la quatrième version des BMP a été publiée. Cette version fait notamment mention de la veille optique et radar, la protection de la passerelle ou encore des jets d'eau, réseaux de caméras, des alarmes. L'ouvrage fait référence à l'utilisation d'hommes armés à bord des navires.⁷¹ Les transporteurs prennent en considération ces pratiques recommandées et les suivent. ainsi que les équipages sont formés pour faire face à ce type de situation et les navires sont équipés en conséquence (Paragraphe 1). De plus en plus souvent les navires sont dotés de véritables abris qui permettront aux membres d'équipage d'être protégés (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. Formation de l'équipage et équipements à bord

Conformément aux recommandations figurant dans les BMP, les compagnies maritimes mettent en place différentes procédures. Il s'agit ici de dresser un tableau des différentes mesures et des moyens de protection pouvant être mis en place par les armateurs sur leurs navires.

Tout d'abord, le plan de sûreté du navire est un élément majeur du système. Le niveau de sûreté doit être rehaussé par le capitaine en fonction de la situation en cours. Sa mise à jour et sa connaissance par l'équipage sont essentielles. L'équipage suit des entraînements qui doivent viser à développer réflexes et réactions.

La prévention est bien entendu privilégiée. Aussi, la qualité de la veille est, elle, particulièrement importante. L'attention que les marins portent pendant leur garde doit être accrue. Pour ce faire, il est conseillé de réduire la durée des tours de garde. Il est également recommandé de mettre en place une veille radar. La veille est d'autant plus importante que lorsqu'une attaque est repérée le navire peut effectuer des manœuvres afin d'échapper aux assaillants.

Dans cette situation, une des procédures recommandées consiste bien sûr à augmenter la vitesse de navigation, le navire peut également être amené à zigzaguer. L'effet de cette manœuvre est d'engendrer des effets de vagues importants sur l'eau. Les petits skiffs des pirates s'en trouveront plus que gênés.

La discrétion est aussi à privilégier. Il est ainsi recommandé de couper le système d'identification automatique dès l'entrée dans une zone à risque. Ce système de sécurité vise à

⁷¹ *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (4).*

diminuer les risques de collision et permet de recueillir des informations sur les navires à proximité. Il est préférable de le désactiver afin de limiter la visibilité du navire et donc de compliquer sa localisation par des pirates.

S'il doit être discret vis-à-vis des prédateurs, le navire doit pouvoir être suivi par ceux qui seront amenés à le protéger. Les BMP 4 recommandent de signaler la position du navire aux organismes compétents dès l'entrée dans une zone à risque et cela régulièrement jusqu'à la sortie de la zone. Le cas échéant, en cas d'attaque, le capitaine doit activer le système d'alerte de sûreté du navire (SSAS).

De plus il est recommandé aux navires d'emprunter les corridors maritimes sécurisés qui sont mis en place dans différentes régions.

Enfin, l'armateur peut investir dans certains équipements. Il est préconisé d'équiper les marins de casques et de gilets pare-balles. De plus l'utilisation d'appareils à vision nocturne peut s'avérer très utile. Des armes non létales sont à la disposition des armateurs qui peuvent en équiper leurs navires et équipages. Ces nouveaux moyens permettent aux membres d'équipage de se protéger en cas d'attaque. Le dispositif à ondes acoustiques de longue portée (*Long Range Acoustic Device*) est une arme sonore. Il existe également des (*optical laser distractor*) l'effet est réversible, des armes qui envoient des projectiles non létaux. C'est tout un arsenal d'armes non létales qui est à la disposition des armateurs.

Il peut s'avérer risqué de faire usage d'armes, même quand celles-ci sont non létales. La situation peut dégénérer de par leur utilisation.

Le navire peut être équipé de nombreux équipements qui pourront contribuer à repousser les pirates ou tout au moins à les ralentir.

Ainsi, il peut être intéressant de positionner des caméras de surveillance sur le navire. Il peut être équipé de lances incendie qui seront un moyen efficace pour repousser une attaque de pirates. Il peut également être entouré de barbelés électrifiés.

Cependant, même si l'équipage est correctement formé et bien équipé, les pirates peuvent parvenir à prendre d'assaut le navire et à monter à bord de celui-ci. Dans ce cas, la présence d'une citadelle à bord peut s'avérer salvatrice (Paragraphe 2).

Paragraphe 2. Les citadelles

En cas d'attaque, l'objectif des pirates est de monter à bord du navire. Le plus souvent, ils souhaiteront capturer des membres d'équipage qu'ils pourront échanger contre des rançons dont les montants sont très élevés. Les « citadelles » constituent des solutions permettant de gagner du temps et donc de prévenir le risque de capture.

La citadelle est un lieu du navire dans lequel les membres d'équipage iront se réfugier en cas d'attaque. Les marins peuvent ainsi rester à l'abri des actes de violence et ne risquent pas d'être capturés immédiatement.

Les nouvelles pratiques recommandées tiennent compte des citadelles.

En premier lieu, il faut évidemment que tous les marins aient eu le temps de se rendre dans la citadelle puisque si l'un d'eux est capturé, elle perd toute efficacité.⁷²

Un autre point important consiste en ce que les pirates ne puissent accéder aux salles des machines.

Enfin, l'équipage doit pouvoir survivre en autarcie tout en étant confiné dans la citadelle pendant trois jours au moins. Il faut donc assez de provisions pour tous les membres d'équipage pour cette durée. Il doit également y avoir des équipements médicaux. La citadelle doit également être équipée de systèmes de communication vers l'extérieur.⁷³

Quelques exemples pourront illustrer ce propos.

Le 6 avril 2012, à proximité des côtes iraniennes, un cargo chinois immatriculé au Panama a été capturé. L'alerte a bien été donnée. Les membres d'équipage se sont réfugiés dans la citadelle. Certains d'entre eux se sont cependant fait capturer. Il n'y avait alors plus d'intérêt de se réfugier dans l'abri. C'est finalement la marine iranienne qui est intervenue militairement. Les limites de ce système sont illustrées par ce cas d'espèce.

En effet, si les pirates parviennent à prendre un otage, il sera aisé pour eux de faire pression sur le reste des membres d'équipage pour obtenir ce qu'ils veulent et prendre le contrôle du navire. La crainte de voir leur camarade tué ou blessé forcera le reste des membres d'équipage à se rendre et à obéir à leurs assaillants.

⁷² Cf. en annexe photographie de citadelle du navire Cendrillon de la CMA-CGM

⁷³ N. Gros-Verheyde . « *Du bon usage de la citadelle contre la piraterie* ». 1^{er} février 2011. *Bruxelles2.org*

Un autre exemple, plus ancien, en date du 29 janvier 2011. Il concerne le cargo « New York Star », navire néerlandais de la force navale déployée par l'OTAN qui est intervenu pour libérer des membres d'équipage. Ces derniers étaient tous parvenus à se réfugier dans l'abri. Les pirates voulaient prendre le contrôle du navire, ils ont essayé de forcer l'entrée de la citadelle, armés de lance-roquettes mais sans succès. Les assaillants ont finalement quitté le navire. Le bâtiment de guerre est arrivé sur les lieux et a libéré l'équipage. Le capitaine du navire marchand était en contact avec le navire de guerre qui est intervenu. Cet exemple illustre l'efficacité de la présence de citadelle. Cependant, ce n'est évidemment que si elle est coordonnée avec une intervention militaire qu'elle présentera un réel intérêt.⁷⁴

En plus de ces solutions techniques, des solutions à visée dissuasive, notamment relatives à l'emploi d'hommes armés à bord des navires, sont envisagées (Section 2).

Section 2. Des solutions à visée dissuasive

En addition à tous ces moyens plus axés sur des objectifs de protection et de prévention, les armateurs peuvent décider d'avoir recours à un autre niveau de dissuasion avec l'usage de personnels armés. Leur utilisation a pendant longtemps été remise en question, cependant elle s'avère très efficace. Ces hommes armés peuvent être délégués par des Etats, il s'agit alors d'Equipes de Protection Embarquées (Paragraphe 1), mais certaines sociétés privées mettent également à la disposition des armateurs des personnels armés (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. Les Entreprises de Protection Embarquées françaises

Le rapport d'informations de la commission de la défense déposé en application de l'article 145 du règlement, par la commission de la Défense nationale et des forces armées sur les sociétés militaires privées (MM. Christian Ménard et Jean-Claude Viollet) nous apporte des éléments intéressants vis-à-vis des équipes de protection embarquées.

Des fusiliers marins commandos peuvent ainsi être embarqués sur des navires battant pavillon

⁷⁴ Site de l'OTAN. 29 janvier 2011. 29 janv. 2011. Un navire de guerre de l'OTAN libère un équipage après une attaque de pirates.

français, il s'agit d'équipes de protection embarquées (EPE). Ces personnels sont donc des militaires appartenant à la Marine nationale.

Les armateurs se montrent satisfaits du recours à de telles équipes. Un protocole doit être signé avant leur mise en place.

Le rapport rendu à l'Assemblée nationale précise les modalités liées à l'affectation de telles équipes. La décision est du niveau du Premier ministre.

En effet, les critères suivants doivent être réunis pour bénéficier d'une EPE française : «pavillon français, présence de citoyens français à bord, nationalité française du propriétaire, transport d'une cargaison ou activité d'intérêt stratégique pour la France. »

Ces EPE peuvent compter de 5 à 18 membres. Le personnel qui les compose doit suivre une formation de plusieurs jours.

Il faut préciser que ces EPE sont intégrées à des navires qui transitent dans le golfe d'Aden. Ces équipes sont en mesure de conseiller le commandant du navire sur lequel elles embarquent.

En cas d'attaque elles ont pour mission de dissuader les pirates, de les repousser et de protéger le navire ainsi que l'équipage. Pour ce faire elles pourront avoir recours à l'utilisation de leurs armes. C'est au chef de l'équipe de prendre la décision d'ouvrir le feu, cela sous sa responsabilité.

L'équipe de protection embarquée monte à bord du navire avec son matériel technique (armement, munitions, matériel de transmission, matériel optique et équipements de protection).⁷⁵

Ce système a démontré son efficacité puisqu'en trois ans (de 2009 à 2011) vingt-et-une attaques ont été contrecarrées par les équipes de protection embarquées françaises.

Cette solution a évidemment un coût qui est facturé par l'Etat au transporteur. En moyenne, il faudrait compter 2 000 euros par jour pour une EPE. Ce prix est modique en comparaison avec les coûts facturés par les compagnies privées.

⁷⁵ C. Trajber. « *La réduction des risques de piraterie maritime* »

Paragraphe 2. Les compagnies de sécurité privées

Une autre solution pour disposer d'hommes armés à bord des navires est le recours à des compagnies de sécurité privées.

L'aide apportée par les EPE étant quantitativement limitée, des compagnies de sécurité privées peuvent apporter des solutions aux armateurs. Il faut cependant se tourner vers les dispositions législatives des Etats du pavillon des navires pour savoir si un tel engagement est possible.⁷⁶

La France, par exemple, autorise les EPE mais pas les sociétés militaires privées. Les choses sont cependant en cours d'évolution et l'ont pourrait finalement aboutir à une autorisation (dans une certaine mesure). De nombreux Etats l'autorise déjà, comme l'Espagne, l'Italie, la Belgique ou encore le Royaume-Uni et la Norvège. C'est désormais la quasi-totalité des Etats européens qui l'autorise. Certains pavillons vont même plus loin en déclarant obligatoire la présence d'une équipe armée à bord du navire lors du passage d'une zone à risque. C'est notamment le cas de Singapour.

Le cadre juridique et la tradition culturelle française ne favorisent pas le développement de ces compagnies de sécurité privées. La plupart sont donc anglo-saxonnes. « *L'International Association of maritime Security Professionals* » les regroupe. C'est en Grande-Bretagne que l'on trouve le plus grand nombre de compagnies de ce type.

Un autre aspect positif dans le recours à ces équipes armées résulte du fait que le montant des primes d'assurance peut être diminué si de telles équipes sont présentes à bord.

Un point important dans la sélection de telles équipes consiste dans les critères utilisés. Il est en effet évident qu'il faut être lié à des équipes dont les membres seront compétents et responsables. Un armateur voudra être certain que les recrues membres de ces compagnies de sécurité privées n'ont pas un passé judiciaire trop lourd ou le cas échéant, n'ont pas eu de problèmes particuliers pendant leur carrière militaire. Armateurs de France souhaiterait ainsi obtenir une sorte de certification de la Marine nationale pour ces compagnies. Les armateurs seraient rassurés quant à la confiance qu'ils peuvent leur accorder.

⁷⁶ Les éléments qui suivent sont notamment développés dans le rapport d'informations de la commission de la défense déposé en application de l'article 145 du règlement, par la commission de la Défense nationale et des forces armées sur les sociétés militaires privées (MM. C. Ménard et J-C Viollet).

Les compagnies maritimes ont tendance à mettre en place des procédures strictes dans le cadre du recrutement d'hommes armés. Les contrôles que peuvent effectuer les armateurs portent sur la compagnie cocontractante et les membres composant son personnel. Les armateurs se doivent d'exiger un grand nombre de renseignements pour ne pas faire d'erreurs. Si une sorte d'habilitation pouvait être délivrée par la Marine nationale aux sociétés jugées compétentes, cela faciliterait donc les démarches des armateurs. Cela ne s'appliquerait cependant qu'aux sociétés privées françaises.

L'Organisation Maritime Internationale elle-même adopte désormais une attitude positive face à l'idée de recourir à des hommes armés à bord des navires.

Le Comité MSC (Maritime Security Committee) a ainsi publié un guide quant à l'utilisation d'hommes armés à bord dans les zones à risques.⁷⁷

D'un point de vue législatif, il faut tenir à jour l'inventaire des pavillons qui autorisent ou non le transport de gardes armés mais aussi bien identifier les restrictions possibles. Dans quelles mesures et à quelles conditions est-il possible d'utiliser les armes embarquées contre un agresseur par exemple (légitime défense) ?

De plus, le transport de l'armement des personnels à bord des navires peut également poser un certain nombre de problèmes techniques en lui-même. En effet, il peut constituer un facteur d'aggravation des risques, notamment dans les cas où des marchandises dangereuses sont transportées.

Il doit également être strictement surveillé afin qu'il ne dérive pas. Le risque de voir se banaliser la circulation des armes, à proximité d'Etats côtiers dont la stabilité est très incertaine, est à prendre en compte.

Le recours à des hommes armés est donc une solution qui présente encore aujourd'hui de nombreuses limites. Dans le cas de la France, il convient encore d'observer quelles seront les avancées dans le cadre législatif. Le cadre juridique qui les entoure doit lui-même être clairement défini et cela pour tous les pavillons.

Un document utile auquel il est intéressant de se référer est celui mis en place par l'ICS (*International Chamber of Shipping*) en date du 12 juin 2012. Ce document présente pavillon

⁷⁷ Circulaire MSC.1/Circ.1405/Rev.1 du 16 septembre 2011

par pavillon les dispositions législatives existantes (ou inexistantes) encadrant le transport d'hommes armés et d'armes à bord des navires. Des précisions sont données quant aux conditions dans lesquelles cela peut être autorisé.⁷⁸ Les informations figurant dans le document réalisé par l'ICS ont été transmises par chaque Etat du pavillon. Une mise à jour régulière est primordiale. Mais ce document constitue un outil de base dans la gestion des hommes armés et armes à bord des navires.

Les armateurs, guidés par les « *Best management practices* » ont pu mettre en place un large panel de mesures de prévention, de protection et de dissuasion qui semblent efficaces au regard de la chute du nombre d'attaques réussies. Il est cependant fondamental de développer ces solutions (Chapitre 2) de manière à éradiquer le fléau ou tout au moins à pouvoir anticiper les évolutions constantes de méthodes et des capacités des pirates.

Chapitre 2. Perspectives : renforcement et développement des solutions

Le phénomène de la piraterie est fortement pénalisant à des points de vue très variés. Pour lutter contre son engeance, il est nécessaire de développer des moyens qui, au-delà d'une stabilisation à court terme, permettront de refréner sinon d'annihiler le phénomène. Pour ce faire, il faut avant tout insister sur un renforcement des moyens concourant à la lutte menée contre ce fléau qui pourront être déployés (Section 1). Il s'agit également de renforcer les mesures mises en place par les puissances étatiques et par les organisations internationales. C'est une véritable collaboration entre toutes ces entités qu'il faut consolider et étendre pour obtenir des résultats probants (Section 2).

⁷⁸ 12 juin 2012. MLC(12)20/IC(12)05

Section 1. Les renforcements des moyens concourant à la lutte contre la piraterie

Comme nous l'avons étudié plus haut, une palette diversifiée de mesures de lutte ont été mises en place. Celles-ci ont pour but de lutter contre les actes de piraterie tout autant que de renforcer la prévention et la protection des équipages des navires. Cependant, pour permettre une lutte menée efficacement dans le long terme il convient impérativement de perfectionner les contours juridiques qui encadrent la notion de piraterie (Paragraphe 1). Un autre volet de l'approche doit consister dans le développement de procédés permettant de lutter contre les moyens sur lesquels repose la piraterie (Paragraphe 2). Il s'agit à présent de nuire en amont aux structures organisationnelles des pirates pour pouvoir, par ricochet, les annihiler au niveau opérationnel.

Paragraphe 1. Perfectionnement du cadre juridique

Afin de perfectionner le cadre juridique existant, il convient de renforcer les notions existantes (A). Il est également primordial de mener les innovations législatives nécessaires à un niveau régional (B).

A. *Perfectionnement des notions existantes*

Le cadre juridique qui borne la piraterie est primordial. Il dresse les contours de la notion, le champ, les moyens d'action et d'interventions des Etats, ainsi que les moyens permettant de poursuivre les auteurs présumés d'actes de piraterie ou de vols à main armée.

Le droit international apporte des définitions de la notion. A une échelle plus réduite, les Etats mettent également en place ce cadre juridique. Ces éléments ont été détaillés plus haut.

Il faut cependant y revenir pour s'attacher aux évolutions qui pourraient être apportées à ces notions. Il ressort clairement de la définition internationale, retenue par la Convention sur le droit de la mer, que celle-ci est limitée. Cette dernière n'est peut-être plus totalement adaptée à la forme contemporaine de la piraterie. Plusieurs éléments sont soulevés par Louis Le Hardy De Beaulieu dans « *La piraterie maritime à l'aube du XXIème siècle* ».

D'une part, le critère géographique enferme l'acte de piraterie dans un carcan très réducteur. Actuellement, la plus grande majorité des attaques a lieu dans les eaux territoriales, le long des côtes, voire même à quai.

De plus, la définition n'est applicable qu'en présence de deux navires. Cependant, les attentats du 11 septembre 2001, qui ont fait de l'aéronef une arme par destination, tendent à une remise en question de ce critère.

Enfin, une conception de la piraterie en tant qu'actes de terrorisme serait peut-être envisageable. Les critères en présence se ressemblent fortement.

C'est ainsi une conception plus large de la notion de piraterie qui devrait sans nul doute faire l'objet de travaux à l'international.

Il est clair qu'une interprétation uniforme dans un texte à portée générale rendrait le phénomène plus compréhensible. Cela engrainerait par-là une meilleure efficacité des réactions à l'international.

Mais au-delà des avancées concernant la définition de la notion, c'est aussi le fait de dresser un cadre général relatif à l'intervention des Etats qui serait souhaitable. Il conviendrait peut-être de mettre en place un véritable cadre législatif pour entourer les interventions d'autres Etats que ceux des côtes. La situation en Somalie, encadrée par des résolutions du Conseil de sécurité pourrait donner lieu à la mise en place d'un système qui fonctionnerait dans le long terme. Des textes internationaux préciseraient alors les modalités de ces interventions et les faciliteraient, tout cela en tenant compte de la souveraineté des Etats côtiers. Même si ce chantier paraît quelque peu gargantuesque, il semble incontournable pour enrayer la menace sur le long terme.

En s'ajoutant aux évolutions nécessaires sur la scène internationale, les retombées de ces évolutions dans les systèmes législatifs nationaux revêtent une importance non négligeable. Ce seront à la fois des actions nationales (des Etats côtiers entre autre) et internationales qui permettront une lutte efficace contre la piraterie.

B.Des innovations législatives nécessaires à une échelle régionale

Parallèlement à la mise en place d'un système législatif international complémentaire, une

évolution des législations locales de base doit être mise en place.

Pour évoquer le cas de la France, l'adoption de la loi du 5 janvier 2011 est une avancée bienvenue. Celle-ci apporte quelques solutions aux lourdes lacunes que connaissait le droit français en ce domaine. Des réponses sont apportées quant aux possibilités de poursuites des auteurs d'actes de piraterie. L'adoption de ces nouvelles dispositions est encourageante.

La situation des Etats côtiers des principaux foyers de piraterie est différente. Les efforts mis en place pour développer leur système législatif ne doivent pas être interrompus. Ils doivent même être intensifiés. Le rapport du Secrétaire général des Nations Unies du 20 janvier 2012, sur les juridictions spécialisées dans la lutte contre la piraterie en Somalie et dans d'autres États de la région, donne une ligne de conduite quant aux avancées qui devront encore être faites.

Une avancée résulte de la signature d'accords par le Somaliland et le Puntland pour accepter les prisonniers condamnés aux Seychelles. La lutte contre la piraterie ne s'arrête pas à l'arrestation des responsables. Les phases post-arrestations sont primordiales.

Cette mise en place repose fortement sur l'aide fournie par la communauté internationale, laquelle constitue un pilier dans le développement du cadre législatif permettant, sur le long terme, de réduire le phénomène de la piraterie.

Les réactions étatiques soulignent une prise de conscience plus globale de l'importance de la menace que représente la piraterie, tant à un niveau politique et humain pour les Etats côtiers, qu'économique et financier pour le secteur du transport maritime. C'est dans la durée que ces efforts collectifs stratégiques doivent être menés. L'éradication des actes de piraterie implique également un engagement stratégique dans le démantèlement des structures organisationnelles fondamentales des pirates (Paragraphe 2).

Paragraphe 2. Développement des différents moyens tendant à enrayer le phénomène de la piraterie

Afin d'être efficace, il est essentiel de se focaliser sur les fondements sur lesquels reposent les actions des pirates. Chaque assaut nécessite un financement, il faut donc trouver un moyen pour entraver ceux des pirates (A). L'acquisition du renseignement constitue un facteur

primordial dans la lutte contre la piraterie, puisque les informations collectées permettent de mieux connaître l'adversaire et d'anticiper sur ses actions. Il convient donc également d'encourager la mise en place de moyens dédiés à cette activité (B).

A. Lutter contre l'autofinancement des pirates

La piraterie ne peut perdurer que si elle est financée. Ces fonds sont destinés à tout un éventail de rubriques allant de l'achat des équipements nécessaires, aux opérations, aux rétributions d'intermédiaires, en passant par diverses formes de corruption ou par l'acquisition de rations pour tous les pirates impliqués dans l'opération.

L'argent obtenu par les pirates doit être blanchi. Il s'agirait donc ici de mettre en place un véritable réseau d'informations et de traçages financiers qui permettrait de suivre les flux concernés. C'est sur l'écoute et la surveillance qu'il faut notamment intervenir sans négliger la composante du renseignement humain.⁷⁹

La conférence qui s'est tenue à Londres en ce début d'année sur la Somalie a été l'occasion d'adopter des mesures contre le fléau qui sévit dans la région. Pendant cette réunion, l'idée de mettre en place une « *task force* » pour tracer les rançons a été soulevée.⁸⁰ Il faut développer les moyens et le fonctionnement selon lesquels cette force pourra fonctionner. Cela permettrait de véritablement suivre ces mouvements financiers mais aussi de comprendre l'utilisation de cet argent. C'est en comprenant le fonctionnement du circuit financier qu'il sera possible de le détruire.

B. Développer les moyens de renseignement

Le renseignement forme l'un des piliers de la lutte contre la piraterie. Un conflit ne peut se gagner sans service de renseignement. Les retombées sont multiples : anticipation, localisation, alerte, réaction, ... Pour ce faire, des moyens humains et technologiques doivent être mis en œuvre.⁸¹

⁷⁹ C. Trajber. « *La réduction des risques de piraterie maritime* »

⁸⁰ N. Gros-Verheyde. *Jugement des pirates : les solutions de Londres*. 23 février 2012. Site internet Bruxelles2.

⁸¹ C. Trajber. « *La réduction des risques de piraterie maritime* »

A ce titre, diverses possibilités d'emploi des capteurs humains sont envisageables, comme l'infiltration, la création de réseaux d'écoute ou de surveillance. Toutes les informations drainées, analysées puis exploitées contribueront à neutraliser la piraterie ou tout du moins à limiter ses effets en optimisant les capacités de lutte.

Face à l'étendue des zones à surveiller, des outils technologiques sophistiqués, voire dédiés, s'avèrent indispensables.

Lors d'un colloque qui s'est déroulé en 2009 sur la piraterie, Jean-Paul Abadie évoque ces moyens.⁸²

Il fait référence aux systèmes d'écoute. « Les systèmes spatiaux d'écoute des signaux électromagnétiques vont être plus particulièrement développés à l'avenir. Ils permettront notamment d'étudier les communications et les émissions radars des bateaux. Ils constitueront des aides très utiles. »

Dans cette recherche du renseignement, d'autres moyens reposent sur des radars ou satellites.

L'Essaim, par exemple, était constitué d'une « constellation de microsattellites d'écoute électronique français, ROEM (renseignement d'origine électromagnétique). Il s'agissait, une fois encore, de moyen d'écoute.⁸³ Ce système ne fonctionne plus depuis 2010.

Un deuxième système dédié à l'écoute électromagnétique, baptisé Elisa, lui a succédé. Egalement composé de quatre microsattellites, son lancement a été effectué fin 2011 pour une expérimentation de 3 ans. Ce système a pour but de localiser des émetteurs radars depuis l'espace.⁸⁴ Deux catégories de besoins sont visées. D'une part, la mise à jour régulière des bases de données de guerre électronique, d'autre part la détection et le suivi des activités pendant les opérations.⁸⁵

Un nouveau projet en cours de développement concerne le système opérationnel CERES. L'objectif consiste en l'interception et la localisation des émissions électromagnétiques depuis l'espace. Sa mise en place est prévue pour 2020 (stade d'élaboration en 2012).⁸⁶

⁸² Colloque du 7 décembre 2009 « *piraterie : menace stratégique* » ou *épiphénomène ?* »

⁸³ Projet de loi de finances pour 2012 : Défense : équipement des forces

⁸⁴ Projet de loi de finances pour 2012 : Défense : équipement des forces

⁸⁵ <http://www.cnes.fr/web/CNES-fr/5928-elisa.php>

⁸⁶ Projet de loi de finances pour 2012 : Défense : équipement des forces

L'initiative SMAR est un outil développé au niveau européen. Il s'agit, au moyen de satellites, de pouvoir assurer un suivi des zones sensibles maritimes ou terrestres.

C'est aux Seychelles que le RAPICC⁸⁷, un centre de coordination permettant un meilleur échange des informations, va être créé.

C'est à la fois, avec pour objectif la poursuite des auteurs des actes de piraterie, la traçabilité de leurs moyens financiers, que le centre a été mis en place. Ce centre sera vraisemblablement soutenu par Interpol.⁸⁸

C'est donc un large éventail de moyens qui permettent de mettre en œuvre la chaîne du renseignement. Ces outils incontournables s'ajoutent à la panoplie des textes établis au niveau juridique ou technique pour fragiliser les capacités des pirates. Pour être encore plus efficace, il convient de compléter cet arsenal par les initiatives menées par les entités étatiques (Section 2).

Section 2. Les renforcement des actions étatiques à un échelon local et international

Sur la scène internationale, c'est l'action de tous les Etats impliqués qui rendra possible une mise à mal de la piraterie. Des actions sont d'ores et déjà en cours. Cependant, c'est une véritable dynamique d'amplification et de consolidation de la coopération internationale qu'il faut développer (Paragraphe 1). L'un des facteurs concourant au développement de la piraterie résulte de l'instabilité politique des zones côtières ainsi que de l'appauvrissement des populations locales (Paragraphe 2), il faut donc agir sur ces éléments.

Paragraphe 1. Amplification et consolidation de la coopération internationale

L'importance du rôle de la communauté internationale dans la lutte contre la piraterie est

⁸⁷ Anti-Piracy Prosecutions Intelligence Co-Ordination Center.

⁸⁸ N. Gros-Verheyde. *Jugement des pirates : les solution de Londres*. 23 février 2012. Site internet Bruxelles2. <http://www.bruxelles2.eu/?s=task+force+151>

indiscutable. Il semble opportun de détailler son intervention dans le golfe d'Aden (A), dans le golfe de Guinée (B) ainsi qu'en Asie du Sud-Est (C).

A. Le golfe d'Aden

Des efforts notables ont été réalisés dans le golfe d'Aden. La situation préoccupante de la zone a conduit à la mise en place de nombreuses mesures (corridor de sécurité pour le passage de la zone, institutions pour permettre une répression du phénomène, forces navales). Une ligne de conduite pour l'avenir dans la région est d'ores et déjà prévue.

Une illustration de ces actions consiste en la création d'organisations pour lutter contre la piraterie.

Le Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA) a pour objectif d'identifier les risques encourus lors du passage dans les zones à haut risque. Il permet un véritable contrôle naval. Il a été créé sur une initiative de l'opération EU NAVFOR ainsi qu'avec la coopération du secteur de l'industrie.⁸⁹

Les armateurs sont donc informés des dernières alertes en vigueur. Ce système permet aussi de déterminer où se trouvent les forces navales militaires dans la zone. Les armateurs et navires qui transitent dans cette zone à risque se doivent de notifier leur présence à ce centre. De plus, les navires battant pavillons français doivent également se signaler à Alindien (cellule de permanence du commandement des forces navales françaises dans l'Océan Indien).⁹⁰

La volonté de ce centre est de parvenir à coordonner, contrôler et organiser le transit des navires dans la zone. De plus, il permettrait d'identifier les navires plus vulnérables que les autres et pourrait les faire bénéficier d'une protection particulière. Le développement de ces moyens est à l'étude.

Tous ces instruments permettant aux armateurs de signaler leur présence sont contributifs à une amélioration globale de leur sécurité sur zone.

⁸⁹ Eléments développés sur le site internet <http://www.mschoa.org/>.

⁹⁰ <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseils-aux-voyageurs/conseils-par-pays/somalie-12366/>

B. Le golfe de Guinée

Bien qu'il soit très souvent fait référence aux opérations dans le golfe d'Aden, médiatisées par les différentes actions internationales, la zone du golfe de Guinée n'est pas à négliger. Une forte montée de la piraterie, tant en terme quantitatif qu'en intensité de violence est constatée. Ce fait a été souligné par le Secrétaire général adjoint des Nations Unies aux affaires politiques en ce début d'année.⁹¹

Une mission d'évaluation a été envoyée sur zone. Les conclusions de son rapport insistent sur l'importance de l'implication des organisations régionales⁹² mais aussi de la communauté internationale pour le règlement de cette situation. Il est essentiel de mener une « stratégie globale de lutte contre la piraterie dans la région ». C'est dans cette lignée qu'en 2011 l'ONU a adopté une résolution relative à cette situation, le Conseil étant alors « *vivement préoccupé par la menace que les pirates font peser sur la navigation internationale, la sécurité et le développement économique des Etats de la région* ». ⁹³

Un Comité composé des entités régionales va concourir à élaborer un projet de lutte et un plan d'actions. De plus il a été établi qu'avant la fin de l'année 2012, un sommet régional sera organisé. Il permettra, aux entités régionales concernées, d'établir les bases de leur collaboration ainsi que de leur coopération. ⁹⁴

La stabilité de la situation géopolitique de la zone est très relative. Pour la CEDEAO, une dégradation récente de la situation sécuritaire est observée. Elle se manifesterait par des carences alimentaires et une augmentation de l'insécurité.

C'est un travail sur le long terme qui ne sera efficace que s'il s'inscrit dans une véritable volonté de coopération.

Une autre solution, qui a notamment été développée lors d'un colloque en 2009, consisterait dans la mise en place d'un corridor sécurisant le passage dans le golfe de Guinée. Un tel corridor existe déjà dans le golfe d'Aden. Il s'agirait donc de sécuriser un point de passage

⁹¹ Centre d'actualités de l'ONU. L'ONU met en garde contre la menace de la piraterie dans le golfe de Guinée. Février 2012.

⁹² Trois organisations régionales principales :

- CEEAC = Communauté économique des Etats de l'Afrique Centrale
- CEDEAO = Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
- La Commission du golfe de Guinée

⁹³ Résolution 2018 du Conseil de sécurité des Nations Unies (2011).

⁹⁴ Rapport du Secrétaire général sur les activités du Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest. 29 juin 2012

pour permettre aux navires de transiter. Ici encore une coopération internationale des forces navales serait nécessaire. De par son caractère fort onéreux, cette solution pourrait être reportée voire abandonnée.⁹⁵

C. Asie du Sud-Est

En s'attachant à une analyse de la situation en Asie du Sud-Est, il semble que les efforts menés conjointement dans la zone par les Etats côtiers s'avèrent payants. Principal foyer de la piraterie, il y a quelques années, la menace a été contenue.

En observant de plus près la situation, il s'avère en effet que les actions mises en place dans la zone du détroit de Malacca, ont été couronnées de succès. Celles-ci ont essentiellement reposé sur une coopération des entités régionales, une intensification des patrouilles et un partage des informations.

Il est cependant intéressant de signaler que depuis 2009 une résurgence du phénomène dans la région Asie du Sud-Est a été identifiée. Le phénomène s'est délocalisé et c'est désormais la Mer de Chine qui fait l'objet d'un nombre important d'actes de piraterie et de vols à main armée. Cela conduit donc à souligner la nécessaire continuité des efforts menés mais aussi l'importance de l'étendue de ces mesures. C'est désormais dans la zone couvrant la Mer de Chine qu'il faut agir tout en acceptant de ne pas diminuer les moyens mis en place pour sécuriser le détroit de Malacca.⁹⁶

Les efforts conjugués à une échelle locale et internationale ont donc montré leur efficacité. Cependant, ils ne suffisent pas encore à enrayer le phénomène. D'autres actions doivent être pensées, planifiées et mises en œuvre.

Pour le moment, il semble plus réaliste de penser parvenir à un confinement du phénomène plutôt qu'à son éradication.

Une fois que les nuisances ont été limitées, l'obtention d'un effet stratégique durable ne peut consister qu'à intervenir sur les facteurs de déclenchement et de développement du fléau en lui-même. C'est une stabilisation géopolitique et économique des zones en question qui pourrait apporter des éléments de réponse. Elle s'avère dans tous les cas être indispensable en

⁹⁵ Colloque du 7 décembre 2009 « *La piraterie : menace stratégique ou épiphénomène ?* »

⁹⁶ A. Besson. *Questions maritimes en Asie du Sud-Est. « Déclin et résurgence de la piraterie »*. Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS). janvier 2011

addition aux réactions régionales et internationales.

Les actions menées par les Etats côtiers sont essentielles dans la lutte contre la piraterie. C'est cependant en agissant sur les facteurs déclencheurs, à la racine du phénomène, qu'elle pourra sans nul doute être stoppée. C'est donc une stabilisation des zones en question qu'il faudrait obtenir (Paragraphe 2).

Paragraphe 2. Stabilisation politique des zones sensibles

La situation dans laquelle se trouvent les Etats côtiers et leur population est fondamentale dans le développement du phénomène. Il convient ainsi de s'attacher à une analyse de ces éléments dans les principales zones concernées du golfe de Guinée (A) avant de détailler la situation dans le golfe d'Aden (B) puis celle de l'Asie du Sud-Est (C).

A. Le golfe de Guinée

La situation du golfe de Guinée est quelque peu inquiétante. L'augmentation quantitative des actes de piraterie dans la région est menaçante.

De plus, la situation politique assez instable dans des Etats d'Afrique de l'Ouest aggrave ces menaces.

Plusieurs coups d'Etat sont à relever dans la zone, notamment en Guinée-Bissau. Il faut également noter la dégradation de la situation en Côte d'Ivoire. Coups d'Etat et guerres larvées illustrent les difficultés pour les Etats qui constituent la bordure côtière du golfe à se propulser vers des Etats de droit. Ce sont ainsi les situations à terre qui déstabilisent la situation sur la côte.

Ces éléments, facteurs de déstabilisation pour l'ensemble de la zone Afrique de l'Ouest, aggravent encore plus la situation telle qu'elle est perçue. En effet, la zone fait déjà l'objet d'une recrudescence d'actes de piraterie. Si la paix est remise en question dans toute la zone, il est probable que l'intensité des actes de piraterie augmente elle aussi.⁹⁷

⁹⁷ 29 juin 2012. *Rapport du Secrétaire général sur les activités du Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest*

Il est donc urgent et important de tenir compte des évolutions récentes qui ont eu lieu dans la zone. Une conjoncture économique détériorée serait plus que regrettable et aurait, là encore, tendance à accroître massivement le phénomène. Il faut ainsi espérer que la situation se stabilisera rapidement, ce qui est fort peu probable.

B. Le golfe d'Aden

La situation y est nettement plus positive. Des avancées tant sur le plan politique que sécuritaire ont été accomplies en Somalie. Il faut cependant noter que, suite à la création de « l'Etat de Khaatumo », autoproclamé dans des régions du nord du pays, des rapports troublés existent avec le Somaliland et le Puntland.⁹⁸

Un point positif résulte de la situation alimentaire et humanitaire de la zone. En ce début d'année, le pays est sorti du seuil de la famine. La situation reste toujours extrêmement préoccupante et cette avancée peut très vite s'écrouler. Cependant, il faut noter une intensification de l'aide humanitaire apportée dans la région, laquelle s'est avérée bénéfique pour les populations locales.

De plus, l'activité économique est en hausse. La sécurité en Somalie a été nettement améliorée, ce qui conduit forcément à des améliorations générales. Les retombées de ces avancées sécuritaires sont globales.

Toute la zone en bénéficie et cela s'avère encourageant pour les périodes à venir. Les efforts doivent cependant être maintenus.

C. Asie du Sud- Est

Là aussi l'instabilité économique est facteur aggravant de piraterie. Dans la zone ici concernée, la crise économique qui avait touché l'Asie dans les années 1997 et 1998 s'était suivie d'une forte augmentation du nombre d'actes de piraterie recensés. La crise mondiale actuelle n'a pas engendré de telles incidences. Cependant, celle-ci perdure et il faut prendre garde à ne pas voir se répéter le phénomène.⁹⁹

⁹⁸ Ces éléments sont développés dans le Rapport du Secrétaire général sur la Somalie en date au 1^{er} mai 2012.

⁹⁹ A. Besson. *Questions maritimes en Asie du Sud-Est. « Déclin et résurgence de la piraterie »*. Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS). janvier 2011

De plus, face à l'inflation du prix du pétrole, c'est une tentation d'autant plus grande qui peut frapper les pêcheurs de céder à l'appel de la piraterie puisqu'elle constitue un moyen rapide pour obtenir des rentrées d'argent et qu'elle n'est pas dénuée d'un certain prestige local.

La situation est stabilisée dans la zone mais la conjoncture peut conduire à une remontée rapide du fléau, pourtant bien canalisé dans le secteur.

La stabilité des zones concomitantes aux foyers de la piraterie est plus que nécessaire, elle est indispensable. Il serait extrêmement réducteur de ne pas en tenir compte dans la compréhension du phénomène et dans sa lutte.

Enfin, la baisse d'activité économique alimente tout un réseau de « *spéculations maritimes* » qui touchent non pas le pétrole mais les conteneurs. Ce phénomène est connu sous le nom de « *Ghost Fleet* » ou « *flotte fantôme* ». Il s'agit de porte-conteneurs qui désarment temporairement et mouillent au large de la Malaisie et de Singapour à effectifs réduits en attendant des jours meilleurs. Autant de navires au mouillage avec des effectifs et des capacités sécuritaires réduites (environ 500 autour de Singapour) constituent une source de proies faciles pour les pirates.

Les mesures opérationnelles, telles qu'elles sont recommandées par les organisations internationales notamment, permettent aux compagnies qui décident de les suivre, de réagir face à la menace. Ces mesures, tel le renforcement des outils juridiques qui permettront de lutter contre le phénomène, sont certes indispensables mais elles ne traitent pas des causes profondes de la piraterie.

En effet, des mesures sur le long terme devront être mises en œuvre pour avoir une incidence sur cela. Elles devront toucher la mise en place d'Etats de droit ainsi que la démocratie et les Droits de l'Homme. Un facteur primordial à développer est par exemple celui du système éducatif. Seules des actions sur le long terme pourront permettre une lutte efficace contre la piraterie et cela définitivement.

Ces réactions sont d'autant plus essentielles lorsque l'on constate de l'ampleur des conséquences de ce fléau pour une grande diversité d'acteurs (Titre 2).

TITRE 2. Diversité et réalité des impacts

Les conséquences de la piraterie sont subies tout autant par les compagnies maritimes que par les Etats du monde entier. Les premières subissent des coûts financiers très importants, les dépenses qui doivent être menées pour faire face à la menace de la piraterie sont très ennuyeuses pour ces compagnies dans un secteur économique où la concurrence est éminente. Les impacts essuyés par elles ne sont cependant pas que financiers. Ces contrecoups ne sont pas exclusivement supportés par les compagnies puisque de nombreuses entités étatiques sont concernées et que des réactions internationales sont régulièrement prises.

Il faut savoir que de nombreuses avancées législatives sont faites afin de tenir compte de ce phénomène et de permettre de définir les moyens qui vont concourir à sa lutte (Chapitre 1). C'est toute une autre série de conséquences qui existent et dont il faut gérer les effets (Chapitre 2).

Chapitre 1. Des retombées juridiques

D'un point de vue juridique, le problème de la piraterie maritime est de plus en plus encadré. De grandes lacunes existent encore, comme cela a été démontré plus haut, notamment quant à la répression. Cependant le tout connaît un très net développement.

Comme exposé plus haut (Partie I), les Etats peuvent intervenir à l'encontre de navires pirates arborant un autre pavillon que le leur. Il s'agit là d'une exception au principe de l'article 92 de la Convention sur le droit de la mer¹⁰⁰, justifiée par le principe de « *répression universelle de la piraterie* ». Pour une intervention dans la mer territoriale d'un Etat, c'est notamment les résolutions prises par le conseil de sécurité de l'ONU qui justifient alors une intervention. Il faut ici revenir sur le cadre juridique existant (Section 1) avant de s'attacher à son évolution telle qu'elle peut être développée localement (Section 2).

¹⁰⁰ Article 92 selon lequel la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon s'applique aux navires en haute mer.

Section 1. Les bases réglementaires existantes

De nombreuses mesures sont mises en place par des organisations internationales et notamment par l'OMI (Paragraphe 1). Cela permet notamment aux puissances étatiques de justifier leurs interventions et de mettre en place des jugements pour les suspects appréhendés. En plus de ces éléments, les organisations internationales développent également des réglementations qui seront suivies par les transporteurs et qui renforceront la protection des équipages, des navires et de leurs cargaisons (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. Mise en place d'un arsenal de mesures par les organisations internationales

Un point essentiel qui se doit d'être encadré est celui de l'arrestation et du jugement des pirates. Comme le souligne Caroline Lally-Chevalier, à une époque reculée, les pirates appréhendés étaient pendus sur-le-champ. Progressivement, une forme de procès était menée par le capitaine du navire auteur de la capture. Actuellement, le droit international des Droits de l'Homme s'applique. Ce n'est plus au capitaine qui vient d'arraisonner un navire pirate de prononcer une sentence, mais cela appartient désormais à l'Etat capteur. Dès 1688, en Grande-Bretagne, il a été reconnu qu'il appartenait à l'Etat de juger les pirates. Cette conception est celle de la Convention sur le droit de la mer.¹⁰¹

L'Organisation Maritime Internationale est l'auteur de nombreux dispositifs destinés à renforcer la sûreté du navire. Ces moyens constituent un arsenal de lutte contre la piraterie.

Le 29 février 1984, l'Assemblée de l'OMI adopte une première résolution relative aux mesures pour prévenir les actes de piraterie et de vols à mains armées menés à l'encontre des navires.¹⁰²

Dès 2007, des circulaires sont prises par le comité MSC (*Maritime Security Committee*) quant à la situation en Somalie.

Le 20 décembre 2011 c'est une nouvelle Résolution que l'Assemblée adopte pour traiter des actes de piraterie et de vols à mains armées en Somalie.

¹⁰¹ Article 105 de la Convention de Montego Bay

¹⁰² Résolution A.545(34)

L'OMI met en place d'autres leviers afin de lutter contre ce fléau.

Suite aux attentats du 11 septembre 2001, la Conférence diplomatique sur la sûreté maritime, qui s'est tenue à Londres le 12 décembre 2002, a adopté les nouvelles dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, le Code pour la sûreté des navires et des installations portuaires.¹⁰³

Elle incorpore ainsi, à la Convention SOLAS sur la sécurité de la vie en mer, un nouveau chapitre XI-2 sur les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime. Ces nouvelles prescriptions constituent le cadre international par le biais duquel les navires et les installations portuaires peuvent coopérer pour détecter et décourager les actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes.

La notion de sûreté est défini par l'OMI comme tout acte ou circonstance qui menacent notamment la sûreté d'un navire. Le niveau de sûreté, lui, désigne la qualification du degré du risque qu'un incident ou une tentative d'incident de sûreté se produise.

La règle 4 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS impose le respect par les compagnies maritimes et par les navires de ses dispositions.

Le Conseil de sécurité des Nations Unies, en adoptant sa résolution 2015 du 24 octobre 2011, a souhaité considérer la possibilité de créer des juridictions spécialisées pour juger les personnes soupçonnées de piraterie et dans d'autres Etats de la région. Cela en comptant sur la communauté internationale.¹⁰⁴

Paragraphe 2. Mise en place de ces dispositions par les compagnies maritimes

De nombreuses dispositions nécessitent des mises en conformité par les compagnies maritimes de leurs navires. Lesquelles se doivent alors d'instaurer des procédures et d'assurer un suivi de la bonne exécution de ces dites procédures.

La règle 6 du chapitre XI-2 de la SOLAS impose la mise en place d'un système alerte de sûreté du navire. Lorsque ce système se déclenche, il est transmis à une autorité compétente

¹⁰³ Code ISPS = International Ships and Ports Security Facilities

¹⁰⁴ Conseil de sécurité. Rapport du Secrétaire général sur les juridictions spécialisées dans la lutte contre la piraterie en Somalie et dans d'autres États de la région du 20 janvier 2012. S/2012/50.

désignée, il peut également l'être à la compagnie.

Ce système lorsqu'il est activé localise le navire et signale que sa sûreté est mise à mal.

Il doit pouvoir être activé depuis deux endroits différents, l'un au moins doit se trouver sur la passerelle de navigation.

Ce même chapitre offre au capitaine un pouvoir discrétionnaire en matière de sécurité et de sûreté du navire. La compagnie doit s'assurer de l'existence d'un plan de sûreté.

Le code ISPS fait référence au plan de sûreté, élément essentiel qui doit se trouver à bord de chaque navire.

Trois niveaux de sûreté (1, 2 et 3) existent et le navire doit prendre les mesures qui correspondent au niveau qui est le sien. Le plan doit contenir les mesures nécessaires pour être en conformité avec ces niveaux.

Le premier niveau fait référence aux mesures minimales à adopter, qui doivent être maintenues en permanence.

Le niveau 2, qui fait suite à un incident de sûreté, implique des mesures additionnelles.

Le troisième et ultime niveau, le niveau 3, prévoit des mesures exceptionnelles à mettre en œuvre pendant une durée limitée en cas de menace.

Pour être en conformité avec le code ISPS, les compagnies doivent nommer des agents de sûreté du navire et de la compagnie.

Un agent de sûreté de la compagnie (CSO) peut avoir plusieurs navires à sa charge. L'agent de sûreté du navire doit, entre autre, mener des inspections de sûreté régulières, veiller à la bonne application du plan de sûreté. Il est en lien avec l'agent de sûreté de la compagnie. Ce dernier est notamment chargé de l'évaluation du niveau de sûreté du navire, mais aussi à la mise à jour du plan de sûreté.¹⁰⁵

La circulaire MSC.263(84) a mis en place le système d'identification et de suivi des navires à grande distance.¹⁰⁶ Ce système, qui figure à la règle 19-1 du chapitre V de la SOLAS, est un système de sûreté qui transmet par satellite la position des navires. Un message crypté est émis toutes les six heures. Ces informations sécurisées sont mises à la disposition de l'Etat du pavillon, de l'Etat côtier (1000 milles maximum de la côte) et de l'Etat du port de

¹⁰⁵ Tous ces éléments sont développés dans le code ISPS

¹⁰⁶ Système LRIT (Long Range and Identification System)

destination.¹⁰⁷

Toutes ces mesures doivent être respectées, les compagnies s'exposent en effet à des sanctions en cas de manquement souligné lors d'un contrôle mené par l'Etat du port, par exemple. Elles contribuent au renforcement de la sûreté de la navigation maritime et permettent de faire face aux cas de piraterie.

C'est un véritable développement du cadre juridique à un niveau régional qui doit être mis en place (Section 2).

Section 2. Développement de ces bases légales à un échelon local

Le cadre juridique entourant la piraterie est d'autant plus important que c'est sur lui que se fondent les actions menées par les juridictions compétentes pour rendre des sanctions contre les auteurs d'actes de piraterie. L'exemple de l'évolution du modèle français doit être présenté (Paragraphe 1). Cette évolution a été la bienvenue et renforce les moyens de lutte mis à la disposition contre la piraterie. De tels développements sont souhaitables dans les Etats côtiers des principaux foyers de la piraterie. C'est en effet une réaction à un niveau régional qui permettra de combattre efficacement la piraterie. Le cas de la Somalie est particulièrement intéressant (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. Développement de l'arsenal législatif français

La loi du 20 décembre 2007, relative à la simplification du droit, prévoyait dans la majorité des cas un emprisonnement à perpétuité comme sentence à l'encontre des pirates.

Le 5 janvier 2011, la loi nouvelle, relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, va apporter des réponses aux difficultés que connaissait la France quant aux moyens juridiques concourant à la lutte contre la piraterie.

¹⁰⁷ Le Shipping en 50 leçons. Armateurs de France.

Conformément aux dispositions de l'article 105 de la Convention sur le droit de la mer, la loi nouvelle permet aux juridictions françaises d'être compétentes dans les cas d'arrestations ayant eu lieu en haute mer ou dans des eaux ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Elle ajoute à leur arc de compétence l'hypothèse dans laquelle des pirates sont appréhendés dans les eaux territoriales d'un autre Etat, et cela lorsque le droit international l'y autorise. C'est notamment la situation de la Somalie, conformément aux résolutions adoptées par le conseil de sécurité.¹⁰⁸

Ces dispositions nouvelles déclarent compétents les Tribunaux de Grande Instance de Brest, Cherbourg et Toulon. La spécialisation de juridictions constitue une pierre indispensable à l'échafaudage de la lutte contre la piraterie. Les magistrats en charge du suivi de ces dossiers seront davantage sensibilisés au sujet et donc plus performants.

Comme le souligne Luc Briand (Magistrat Administrateur des Affaires Maritimes), la loi apporte des éléments relatifs à la mise en œuvre de mesures de coercition et de contrôle. C'est ainsi désormais, si le commandant a des « motifs raisonnables », de penser que des individus se livrent à des actes de piraterie, que ces mesures pourront être mises en œuvre.

Les dispositions du texte français sont plus larges que celles figurant à l'article 110 de la Convention de Montego Bay, lesquelles font référence à de « sérieuses raisons ».

Des précisions sont apportées quant au maintien en détention des personnes à bord d'un navire. Un premier examen médical doit être assuré dans les 24 heures.

C'est le juge des détentions et des libertés qui a compétence concernant la décision de maintien de la personne à bord qui est saisi par le Procureur de la République. Il faut noter que le texte ne prévoit aucune disposition pour le cas où le juge se prononcerait en faveur d'une libération.

Le Procureur de la République peut autoriser la destruction immédiate des navires sans pavillon concernés par le biais d'une autorisation préalable. Les autorités militaires françaises se sont prononcées en faveur de telles dispositions. C'est un objectif de « sécurisation » qui est visé.

Il faut enfin ajouter que la législation française a porté à 30 ans la peine de réclusion dans l'hypothèse où les actes de piraterie ont été commis en « bande organisée ». D'une manière quasi-générale, tel est concrètement le cas. C'est donc un allongement des peines maximales

¹⁰⁸ Résolutions 1816, 1817

prévues qui a été instauré.

Ces nouvelles dispositions élargissent le panel d'actions et de réactions des autorités françaises. Elles renforcent les moyens permettant une lutte efficace contre la piraterie. Le nouveau texte permet de pallier les difficultés pointées du doigt par la CEDH dans l'affaire Medvedyev.

La situation particulièrement sensible de la Somalie nécessite d'autant plus de développements de son cadre législatif. C'est pourquoi nous allons insister sur la situation dans ce pays et sur l'importance que représente le renforcement de son système législatif (Paragraphe 2).

Paragraphe 2. Réactions à une échelle régionale : le cas particulier de la Somalie

Sans réaction régionale, les moyens mis en place pour lutter contre la piraterie ne pourront être pleinement efficaces. Les systèmes législatifs nationaux des Etats côtiers doivent être renforcés.

Le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie, au large des côtes somaliennes, a tenu sa onzième réunion sous la présidence des Émirats arabes unis le 29 mars 2012 à New York. Le Groupe a alors fait remarquer que *« la piraterie ne pourrait être éliminée qu'en combinant les activités répressives et les efforts plus vastes de stabilisation de la Somalie, de promotion de la bonne gouvernance et de l'Etat de droit, de renforcement des institutions du Gouvernement fédéral de transition et de promotion du développement socio-économique. »*¹⁰⁹

Il est en effet fort compliqué pour des Etats déjà instables de diriger une partie de leurs ressources dans la lutte contre la piraterie. Leur réaction dans ce domaine est cependant cruciale. Il est bienvenu que la communauté internationale leur vienne en aide.

Dès 2009, les Etats côtiers du golfe d'Aden ont entrepris de mener des efforts communs dans la lutte contre la piraterie et les actes de vol à main armée. A l'instigation de l'Organisation

¹⁰⁹ Rapport du Secrétaire général sur la Somalie. Conseil de Sécurité. 1^{er} mai 2012.

Maritime Internationale, ces pays se sont réunis à Djibouti du 26 au 29 janvier 2009 pour finalement adopter le Code de conduite de Djibouti. L'entrée en vigueur du Code a été immédiate. Il repose essentiellement sur la coordination et la coopération dans la zone.

Le 20 janvier 2012, le Secrétaire général a rendu son rapport sur les juridictions spécialisées dans la lutte contre la piraterie en Somalie et dans d'autres Etats de la région. Il y décrit les arsenaux législatifs qui se développent dans la zone.

Ainsi, le Puntland et le Somaliland, assistés par le PNUD et l'UNOCD, « ont rédigé et approuvé une législation anti-piraterie ainsi qu'une législation sur les prisons et les transferts de détenus. »

Il est primordial pour la Somalie d'adopter une telle législation avant que ne se termine la période de transition politique.

Une aide financière internationale est apportée aux Etats avec le Fonds d'affectation spéciale destiné à soutenir ces initiatives. Ainsi cette année, des projets d'un montant de 1,37 millions de dollars américains ont été adoptés. Ces projets financeront les procès de pirates au Kenya, à Maurice, aux Seychelles et en République-Unie de Tanzanie, et offriront un appui supplémentaire au programme de transfert des prisonniers condamnés pour piraterie.¹¹⁰

C'est une coopération internationale qui permettra ainsi d'obtenir les avancées législatives requises dans les Etats côtiers connaissant le phénomène de piraterie. Cette collaboration doit être renforcée. Au-delà de ces conséquences sur les systèmes législatifs des puissances étatiques, de nombreuses incidences peuvent être relevées (Chapitre 2).

Chapitre 2. Une pluralité d'impacts

Au-delà des impacts juridiques et de leurs conséquences pour le monde maritime, la piraterie engendre une grande diversité de conséquences qu'il faut énumérer et expliciter.

Un premier aspect est fatalement celui des retombées économiques et financières subies par

¹¹⁰ Idem.

les compagnies maritimes (Section 1). Ces retombées résultent à la fois de mesures préventives et des conséquences directes des actes de piraterie.

Un autre aspect majeur des conséquences du phénomène est politique (Section 2). L'impact subi par les transporteurs maritimes nécessite des interventions diplomatiques, tant internationales que régionales, afin d'enrayer le phénomène.

Section 1. Des coûts subis par les compagnies maritimes

Les transporteurs subissent indubitablement les conséquences financières et économiques de la piraterie. Nous nous attacherons essentiellement aux coûts engendrés en Somalie.

Pour l'année 2011, tout confondu, le coût total s'élèverait entre 6,6 milliards et 6,9 milliards de dollars. Le paiement de ce montant se répartit comme suit : 80,5 pour cent à la charge de l'industrie contre 19,5 pour cent à la charge des gouvernements (pour les frais militaires de leurs interventions sur zone essentiellement). Les armateurs subissent effectivement les lourdes conséquences financières induites par la piraterie.

Il faut cependant distinguer les moyens engagés afin de prévenir les actes de piraterie (Paragraphe 1) de ceux qui découlent de ses contrecoups et qui ont davantage un caractère obligatoire (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. Le coût de la prévention

Comme détaillé plus haut, des mesures sont prises afin de se défendre en cas d'attaques. Il faut donc détailler les coûts engendrés par ces différentes mesures. Des sommes sont dépensées dans les équipements de sûreté et dans le recrutement d'hommes armés à bord (A). Il faut également tenir compte des coûts en cas de changement de route (B) ou encore de ceux résultant d'une navigation à une vitesse plus rapide (C).

A. Les équipements

Cette catégorie peut intégrer les équipements de sûreté qui vont être mis en place sur le navire

et à la disposition de l'équipage mais, elle concerne aussi les dépenses réalisées dans l'embauche d'une compagnie de sécurité privée.

En ce qui concerne les équipements, il faut se référer au BMP 4. En effet, ces pratiques recommandées pour se défendre en cas d'attaques détaillent bon nombre d'éléments, le montant chiffre vite. Le tableau qui suit récapitule les différents coûts que certains d'entre eux impliquent. ¹¹¹

Security Equipment	Average Cost/Ship/Year	Total Cost in 2011	
		Lower Bound	Upper Bound
Razor Wire ⁴⁸	\$12,796 ⁴⁹	\$434,552,160	\$434,552,160
Electrified Barrier	\$1,529.80 ⁵⁰	\$3,247,000 ⁵¹	\$9,741,000
Warning Signs	\$4.50 ⁵²	\$286,538 ⁵³	\$286,538
Acoustic Devices ⁵⁴	\$21,000	\$44,572,500	\$133,717,500
Sandbags	\$1,424.16 ⁵⁵	\$48,364,473	\$48,364,473
		\$533,609,653	\$629,248,653

Figure 11 : Coûts des équipements mis en place sur les navires, 2011¹¹²

Les montants dépensés en 2011 sont quelque peu colossaux. D'autant plus que ce ne sont pas les seuls facteurs de dépense.

Le recours à des compagnies de sécurité privées est un moyen reconnu et accepté par de plus en plus d'armateurs. En présence d'un tel personnel, les captures échouent. Si une telle pratique est autorisée par le pavillon en présence, une fois encore cette mesure à un coût élevé.

Il faut compter entre 30 000 et 100 000 dollars pour un passage dans une zone à hauts risques. Malgré son montant élevé, de par son efficacité, de nombreux armateurs y ont recours. ¹¹³

A côté de ces mesures matérielles, il faut ajouter des mesures opérationnelles qui peuvent être prises par les transporteurs.

B. Le changement de route

Une solution évidente consiste à changer de route pour éviter la zone à haut risque. Pour la zone du golfe d'Aden, il s'agit d'éviter le Canal de Suez en choisissant de passer par le Cap de Bonne Espérance.

¹¹¹ Tableau figurant dans l'article : One Earth Foundation. 2011. "The Economic Cost Of Somali Piracy 2011"

¹¹² One Earth Foundation. "The Economic Cost of Somali Piracy 2011".

¹¹³ One Earth Foundation.. "The Economic Cost Of Somali Piracy 2011"

Ici encore les coûts peuvent être très élevés. Cette solution peut même s'avérer encore plus coûteuse que les choix précédents. Ainsi, l'armateur pourra-t-il choisir entre employer des compagnies de sécurité privées ou changer la route de ses navires ?

Pour se décider, il suffit de faire une estimation des dépenses engagées dans chacune de ces situations. Il faut notamment vérifier la différence qu'il peut y avoir entre l'augmentation des primes d'assurance, de par l'allongement du trajet et le changement de route, et les primes spéciales qui seront conclues pour faire face au risque de piraterie.

Il s'avère, au regard des données recueillies pour l'année 2011, que cette solution ne soit pas plébiscitée par les armateurs. En effet, aucune baisse de trafic notable n'a pu être enregistrée au Canal de Suez.¹¹⁴

Une dernière solution découle de la vitesse de navigation du navire.

C. La « full speed »

En analysant les statistiques existantes on peut en conclure qu'aucun bateau qui navigue à une vitesse égale ou supérieure à 18 nœuds ne subit d'attaque. Cette vitesse est donc recommandée dans les BMP 4. Elle permettrait d'éviter toute attaque.

Cependant, la contrepartie est une fois encore l'augmentation des coûts. La vitesse de navigation la plus rentable, pour un porte-conteneurs, se situe entre 10 et 15 nœuds. La vitesse maximale étant de 25 nœuds.¹¹⁵ Une pratique aujourd'hui mise en place par les armateurs est celle du « *slow steaming* ». Cela consiste à faire naviguer les navires à une vitesse de 12 nœuds, ce qui permet des économies de fioul considérables.

Naviguer à au moins 18 nœuds engendrerait une forte augmentation du prix des soutes. Cette dépense est déjà l'une des plus importantes d'un voyage maritime.

Les armateurs rechignent donc fortement à augmenter leur vitesse et préféreront investir dans une équipe de sécurité privée.

¹¹⁴ One Earth Foundation.. "The Economic Cost Of Somali Piracy 2011"

¹¹⁵ Idem

Les armateurs ont à leur disposition une pluralité de moyens pour se défendre contre la piraterie, ceux-ci ont cependant tous un prix. A ces premiers facteurs de dépense il faut en plus ajouter ceux qui ne peuvent être évités et qui ne résultent d'aucun choix.

Paragraphe 2. Les coûts directs

Les compagnies maritimes subissent de plein fouet toutes les formes de conséquences que peuvent impliquer la piraterie. L'aspect financier est forcément important pour un secteur privé où la compétitivité domine. Contrairement aux coûts évoqués plus haut, certaines dépenses sont inévitables. Celles-ci résultent de l'existence même de la piraterie, elles ne résultent pas d'un choix.

Il faut donc évoquer l'impact que représentent les fonds engloutis dans les rançons et primes d'assurance (A). Ce ne sont pas que des coûts financiers ou économiques qui sont subis. L'impact en terme humain est extrêmement important et doit être pris en compte (B).

A. Les coûts purement financiers

Il s'agit pour l'essentiel des montants astronomiques qui devront être versés en tant que rançon pour récupérer les membres d'équipage capturés (1). Une autre conséquence financière résulte des coûts en primes d'assurance qui devront être réglés par les transporteurs (2).

1. Les rançons

L'un des objectifs primordiaux des pirates est de faire des prisonniers. Ces derniers sont la monnaie d'échange qui leur permettra de négocier une rançon. En plus de la valeur de la cargaison transportée sur un navire il faut y ajouter celle des membres d'équipage, laquelle vaut de l'or.

Dans le document « *The Economic Cost of Somali Piracy 2011* », il est dressé un tableau des sommes que cela peut représenter. Ainsi, pour l'année 2011, le coût total s'élève à 159,62 millions de dollars. Le montant moyen d'une rançon serait de 4,97 millions de dollars. Autant dire un montant astronomique. D'où l'intérêt pour les pirates de monnayer des vies

humaines.¹¹⁶

Le navire Irene, arborant le pavillon de la Grèce, a été capturé. Le montant de la rançon versée était de 13,5 millions de dollars. C'est le montant le plus élevé enregistré.

C'est trente et une rançons qui ont été reversées aux pirates pour l'année 2011. L'impact économique pour une compagnie de transport maritime est immense. C'est sans nul doute une perte financière à éviter.

Les armateurs dont les navires transitent dans des zones à risques concluent donc le plus souvent des assurances qui couvrent ces risques particuliers.

2. Les primes d'assurance

Face aux sommes dépensées par les armateurs, ces derniers préfèrent contracter des assurances qui couvriront ces risques. Des assurances vont venir couvrir les risques d'attaques et le paiement des rançons. Le montant global est évalué pour l'année 2011 entre 460 millions et 3,2 milliards de dollars. Pour un armateur, cela équivaldrait à 160 millions de dollars par an.¹¹⁷

Tout d'abord, la prime de risque de guerre. Celle-ci couvre le navire qui entre dans les zones à risque (*high risk area*).

Son montant peut être abaissé si l'armateur a pris des mesures pour limiter le risque encourus par son navire et son équipage (notamment avec l'équipement adapté). De plus, il peut être indispensable pour en bénéficier de respecter les « *Best Managment practices* ».

Le corollaire de cette prime est l'assurance enlèvement et rançon. Celle-ci s'applique pour les membres d'équipage. Elle couvre ainsi les montants dépensés en rançons, mais aussi en frais médicaux ou encore en négociateurs.

Si un armateur contracte 10,9 millions de dollars une telle assurance, le montant de la prime de risque de guerre qu'il devra verser pourra parfois se voir diminuer.¹¹⁸

¹¹⁶ One Earth Foundation. 2011. The Economic Cost Of Somali Piracy

¹¹⁷ Idem

¹¹⁸ Idem.

Il faut également mentionner l'assurance qui peut être formée pour la cargaison. Pour couvrir la marchandise transportée sur les navires, il faut compter environ entre 25 et 100 dollars par conteneur.¹¹⁹

Une autre forme d'assurance est celle de la coque. En effet, celle-ci couvre les dommages subis par le navire en lui-même et les dommages subis en cas de collisions mais aussi ceux qui résultent d'une attaque de pirates. Ce dernier facteur a contribué à doubler le montant de cette assurance ces dernières années.¹²⁰

En plus de ces coûts purement financiers et économiques, les transporteurs doivent tenir compte du coût humain engendré par la piraterie (B).

B. Le coût humain

Ce coût peut se diviser en deux sous-catégories. Dans un premier temps il s'agit du facteur humain à proprement parler (1), c'est-à-dire des épreuves traversées par les gens de mer qui transitent dans ces zones à haut risque. Dans un second temps, l'armateur subit un autre coût financier de par les sommes supplémentaires qu'il devra verser à l'équipage des navires transitant dans ces zones (2).

1. La prise en compte du facteur humain

Il est essentiel de ne pas occulter la composante du facteur humain dans le tableau des coûts engendrés par la piraterie. Les membres d'équipage d'un navire transitant dans ces zones à haut risque subissent une pression accrue. Du fait qu'ils constituent une « marchandise » de grande valeur pour les pirates, la menace qui pèse sur leur vie est intensifiée.

D'un point de vue statistique, l'année 2011 compte moins de prise d'otages que l'année précédente. Cependant, les prises d'otages ont été faites avec bien plus de violence. Il faut noter que même en échange du paiement d'une rançon, les otages ne sont pas toujours libérés. Le schéma ci-dessous illustre la proportion d'otages au regard du nombre d'attaques et d'abordages subis par les gens de mer.¹²¹

¹¹⁹ One Earth Foundation. The Economic Cost of Piracy 2010. Décembre 2010.

¹²⁰ Idem.

¹²¹ ICC International Maritime Bureau. Oceans beyond Piracy. "The Human Cost of Somali Piracy 2011 (22 June 2012)".

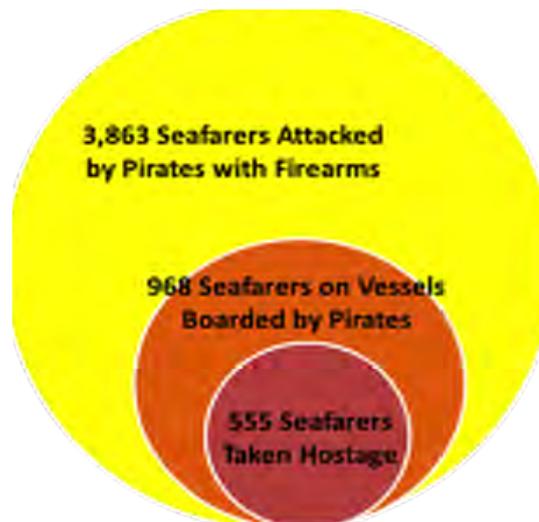


Figure 12 : Gens de mers attaqués, 2011¹²²

En 2011, la durée moyenne de détention d'un otage était de 8 mois. Celle-ci est 50 pour cent plus importante qu'en 2010. Il faut noter qu'au 31 mai 2012, 26 otages étaient retenus depuis plus de deux ans et 123 depuis plus d'un an. L'allongement de la durée de captivité est proportionnel à la dégradation des conditions de vie des captifs.¹²³

Les conditions dans lesquelles les gens de mer sont détenus sont déplorables. Les conséquences sont à la fois morales et physiques.

D'un point de vue psychologique les otages subissent de lourdes pressions. Pendant toute la durée des négociations ils sont régulièrement menacés avec des armes à feu. La pression exercée sur leurs familles est également très importante. Le doute quant à la survie des otages est permanent pendant toute la période de rétention.

Une autre incidence sur le moral des détenus résulte des cas dans lesquels les pirates parviennent à « recruter » un marin. La situation est d'autant plus difficile pour les autres membres d'équipage.

D'un point de vue sanitaire, les conditions de vie sont lamentables et plus la période de captivité est longue plus celles-ci se détériorent. Il est plus que fréquent pour les captifs d'être

¹²² Idem

¹²³ Idem. Ces éléments sont développés dans ce rapport.

sujets à des maladies diverses ainsi qu'à des problèmes de peau. Ils ne sont évidemment pas traités pendant leur captivité.

Il faut évidemment prendre en compte le facteur de violences physiques exercées à l'encontre des otages. Les cas de violence extrême sont moins fréquents. Le schéma ci-dessous détaille la mesure dans laquelle des actes de violence ont été subis par des otages.

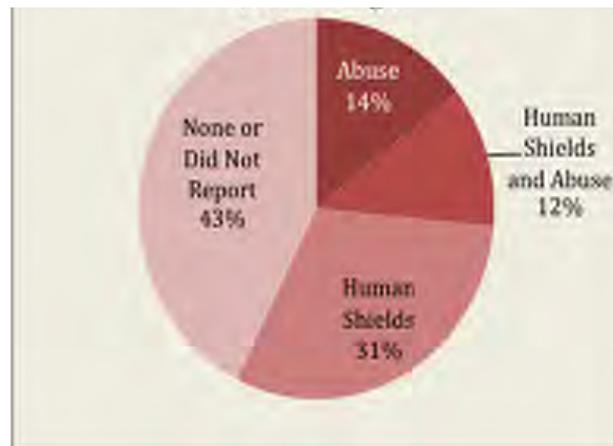


Figure 13 : Maltraitances physiques de 1 206 otages¹²⁴

Il est indiqué que dans un large pourcentage des cas, les otages peuvent servir de bouclier. Il s'agit des situations dans lesquelles les otages sont captifs sur leur navire capturé qui sert par la suite de « bateau-mère » aux pirates. Ces derniers utilisent alors les otages comme des boucliers humains face aux forces navales ou encore aux compagnies de sécurité privées qui pourraient intervenir. Ils sont également utilisés entre eux dans le cadre de leurs négociations internes relatives au partage de la rançon par exemple.

Un point important à souligner, pour cette année 2011, consiste dans l'accroissement du nombre d'otages tués. Parmi 1 206 otages, 26 ont trouvé la mort (3 pour cent).

Les raisons sont diverses. Ce sont les pirates qui peuvent directement leur donner la mort, ils peuvent décéder lorsqu'ils sont utilisés comme des boucliers humains. Les raisons peuvent également être la malnutrition ou la maladie qu'ils peuvent avoir contractée pendant leur détention.

¹²⁴ ICC International Maritime Bureau. Oceans beyond Piracy. "The Human Cost of Somali Piracy" 2011 (22 June 2012"). Physical mistreatment of 1 206 hostages

Pour supporter leur détention, les marins auraient recours à la prière, à la méditation ainsi qu'à la lecture. Ils restent généralement groupés et désignent l'un d'eux pour dialoguer avec leurs ravisseurs. Il faut éviter toute prise de contact et ne pas envenimer la situation.

Les souffrances subies par les otages ne cesseront pas avec leur libération. Toutes ces épreuves engendrent des traumatismes sur le long terme.

2. Les coûts financiers ricochets

Comme cela vient d'être exposé, les membres d'équipage présents sur un navire qui transite dans une zone à risque voient les menaces qui pèsent sur leur vie s'intensifier.

Face à cette situation, l'International Transport « *Worker's Federation* » (ITF) a passé un accord. Pour les membres d'équipage liés à cet accord, une double paye leur sera versée pour la durée pendant laquelle ils transiteront dans la zone.

A côté de cela, il est possible de conclure d'autres accords. C'est notamment le cas pour les gens de mer philippins. Ces derniers bénéficieront, sur l'initiative de leur Gouvernement, d'une prime de risque s'élevant à 200 pour cent de leur salaire pour tout le temps de passage dans une zone à haut risque.

En plus de tout cela il faut tenir compte du chiffre dépensé par les armateurs pour remplacer les membres d'équipage pendant leur captivité. Ce n'est évidemment pas la source de dépense principale mais il faut l'ajouter à toutes les autres.

Toutes ces sommes accumulées sont énormes. et ce sont les armateurs qui devront régler la facture au détriment de leurs bénéficiaires. C'est une composante induite par le phénomène qui n'est pas négligeable.

Au-delà des risques économiques qui peuvent exister pour les transporteurs maritimes voire pour les Etats qui mobilisent des forces dans ces zones sensibles, c'est l'économie de ces régions qui est particulièrement touchée par ces activités.

Le phénomène de la piraterie engendre également des conséquences à un autre niveau. En effet, au-delà du transport de marchandises du secteur privé, dans le cadre du commerce international, ces zones fragilisées bénéficient souvent d'approvisionnements et d'aides

humanitaires. Ces derniers transitent par la mer et leur livraison est donc souvent compromise. De plus, en maintenant une ambiance volatile de risques sur ces zones, la piraterie n'apporte que des subsides éphémères et mal répartis, elle ne permet pas le développement d'un tissu économique stable. Les effets de la piraterie sont donc dramatiques à moyen et long terme pour les populations locales. Face à ce risque et aux conséquences que cela implique sur ce trafic, en plus de ceux subis par le secteur du commerce international, des réactions politiques et diplomatiques se sont développées. Ces dernières engendrant forcément des coûts supplémentaires subis par les économies de nombreux Etats (Section 2).

Section 2. Des conséquences politiques et diplomatiques aux coûts très élevés

Des sociétés armées privées peuvent apporter des solutions aux armateurs. Cependant, les conséquences de la piraterie, lorsqu'elles atteignent un certain niveau de nuisance, peuvent mettre en péril des intérêts économiques nationaux, voire compromettre des secteurs vitaux pour certaines nations en désorganisant le secteur du transport international de marchandises et les approvisionnements sensibles. Elles nécessitent alors de par-là même une réaction des états et de la communauté internationale.

Le transport de marchandises se trouvant visé, la responsabilité d'entités étatiques se trouve engagée et elles se doivent de réagir pour défendre leurs intérêts. L'Union européenne va faire face à l'ampleur prise par ce phénomène en mettant en place l'opération Atalante (Paragraphe 1). Plusieurs autres opérations vont être mises en place sur le globe (Paragraphe 2). Chacune d'entre elles engendre un surcoût financier non négligeable.

Paragraphe 1. Des actions européennes : l'opération Atalante EU NAVFOR

Depuis décembre 2008, l'Union européenne a mis en place l'opération Atalante dans le cadre de la lutte contre la piraterie en Somalie. Il s'agit de la première opération navale menée conformément à la Politique européenne de Sécurité et de Défense (PESD).

C'est le 10 novembre 2008 que cette opération militaire a été adoptée par le Conseil de l'Union européenne.

Le 7 décembre 2010, le mandat de l'opération a été prolongé pour deux années

supplémentaires, jusqu'au 12 décembre 2012.

Le 23 mars 2012, il a été confirmé la prolongation de l'opération *Atalante* dont le terme est désormais fixé en décembre 2014.

Depuis le 6 août 2012, c'est un italien, le Contre Amiral Enrico Credendino, qui commande la flotte de lutte anti-pirates, il a remplacé le commandant français Jean-Baptiste Dupuis.

Le mandat de cette opération s'articule sur trois axes¹²⁵ :

- Tout d'abord, il s'agit de fournir une protection aux navires affrétés par le Programme Alimentaire Mondial.
- La mission consiste ensuite à protéger les navires marchands.
- Enfin, dans le cadre de cette opération, les forces en présence peuvent recourir à l'usage de la force pour dissuader, prévenir et intervenir afin de mettre fin aux actes de piraterie ou vols à main armée.

Les moyens dont dispose la force varie en fonction des disponibilités. Neufs Etats apportent leur contribution. Le tableau ci-dessous décrit la mission Atalante et en donne une estimation des coûts.¹²⁶

Mission	Description	Costs and Contributing Nations
 <p>European Union Operation Atalanta¹¹⁴</p>	<p>EUNAVFOR's Operation Atalanta was launched in November 2008 under UN Security Council mandate. The mission is tasked with:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Deterrence, prevention, and repression of piracy and armed robbery off the Somali coast. ▪ Protection of World Food Programme (WFP) vessels delivering food aid to Somalia. ▪ Protection of African Union Mission on Somalia (AMISOM) shipping. ▪ Protection of vulnerable shipping off the Somali coast on a case by case basis. ▪ Monitoring of fishing activities off the coast of Somalia. <p>The military deployments of EUNAVFOR are typically composed of 5-10 frigates or destroyers, one auxiliary, and three maritime patrol or reconnaissance aircrafts.</p>	<p>Administrative Costs 2011¹¹⁵: \$10.9 million¹¹⁶ Contributing nations include (not limited to):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Belgium ▪ Estonia ▪ France ▪ Germany ▪ Greece ▪ Italy ▪ Luxembourg ▪ The Netherlands ▪ Norway ▪ Portugal ▪ Spain ▪ Sweden ▪ United Kingdom

Figure 14 : Présentation de l'opération EU NAVFOR (description, coûts et nations

¹²⁵ Eléments développés sur le site officiel de l'opération : <http://www.eunavfor.eu/>

¹²⁶ One Earth Foundation. The Economic Cost of Somali Piracy 2011.

contributives)¹²⁷

Cette opération a coûté 10,9 millions de dollars américains à ses contributeurs pour l'année 2011. Dans le contexte économique actuel difficile, ces dépenses sont très onéreuses et il s'avère difficile de continuer à monopoliser autant de ressources pour la lutte contre la piraterie à moyen terme.

D'autant plus qu'au-delà du niveau européen, c'est dans le monde entier que des réactions militaires ont été enclenchées. Leur coût est tout aussi important que celui de cette opération (Paragraphe 2).

Paragraphe 2. Des actions étatiques menées à travers le monde

Les réactions des organisations internationales sont nombreuses, elles ont été décrites précédemment dans leur aspect juridique. Une autre facette de leur champ d'action est celle de l'intervention de forces armées dans la zone. Il faut ainsi citer la « *Task Force 151* » (A) et la NATO (B) qui constituent avec l'opération Atalante les opérations principales. La RECAPP, dont le champ opérationnel se situe en Asie du Sud-Est, doit également être présentée (C). L'importance d'une coopération à l'internationale doit être soulignée (D).

A. « *La Task Force 151* »

« *La Task force 151* » est une force multinationale fondée en janvier 2009. Elle fait suite à « *la Task Force 150* » qui avait été mise en place dans le cadre de la lutte contre le terrorisme à la suite des attentats du 11 septembre 2001.

Cette structure est une force anti-piraterie initiée par la marine des Etats-Unis.¹²⁸ Elle opère dans le golfe d'Aden, au large des côtes somaliennes et elle couvre une très large zone géographique. Son objectif principal est de conduire des opérations contre la piraterie.

Depuis la fin du mois de mars 2012, un Contre Amiral thaïlandais la commande. Elle a précédemment été commandée par le Pakistan, la Turquie, les Etats-Unis d'Amérique ou

¹²⁷ Idem

¹²⁸ Site internet Bruxelles2

encore le Danemark. La flotte est composée de navires d'Etats membres de la coalition. ¹²⁹

Dans le tableau qui suit, le détail du montant dépensé et les principaux Etats contributeurs sont présentés. Il apparaît que c'est environ 5,5 millions de dollars qui ont été dépensés en 2011 pour la mise en place opérationnelle de cette opération.¹³⁰

 <p>Combined Task Force</p>	<p>CTF 151 is tasked with supporting Maritime Security Operations in the Gulf of Aden, and off the coast of Somalia. It was established to deter and disrupt piracy and armed robbery at sea. It is headquartered in Bahrain.¹¹⁸</p>	<p>Administrative Costs, 2011: ~\$5.5 million Contributing nations include (not limited to):</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Australia▪ Bahrain▪ New Zealand
--	---	---

Figure 15 : Présentation de « la Task Force »¹³¹

B. Réaction de l'OTAN

L'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord a également mis en place une force d'intervention. Fin 2008 l'OTAN a commencé à fournir de l'aide au programme d'escorte du Programme Alimentaire Mondial. Cette opération « *Allied Provider* » a été menée pendant la période allant d'octobre à décembre 2008.

De mars à août 2009, l'opération « *Allied Protector* » a pris le relais afin d'offrir davantage de sécurité aux routes commerciales maritimes.

Depuis le mois d'août 2009, c'est l'opération « *Ocean Shield* » qui est activée. Elle continue la mission des opérations précédentes, à savoir assurer la sécurité maritime de la zone et lutter contre la piraterie. ¹³²

C'est actuellement la marine néerlandaise qui en a pris le commandement. Cependant, il faut déplorer les faibles capacités d'intervention dont dispose la force. C'est uniquement deux ou trois navires, qui la composent. La plupart du temps, elle dispose essentiellement de navires turcs et danois. Son efficacité sera forcément très limitée.¹³³ Avec des moyens aussi faibles, l'intérêt de son existence pourrait être remis en question. Elle a tout de même été prolongée

¹²⁹ <http://www.cusnc.navy.mil/cmef/151/index.html>

¹³⁰ One Earth Foundation. "The Economic Cost of Somali Piracy 2011".

¹³¹ One Earth Foundation. "The Economic Cost of Somali Piracy 2011".

¹³² Site internet de NATO OTAN. http://www.nato.int/cps/fr/natolive/topics_48815.htm

¹³³ N. Gros-Verheyde. L'opération « Ocean Shield » en peine de navires. 26 juillet 2012. Bruxelles2.

jusqu'à la fin 2014 par le Conseil de l'Atlantique Nord.

Le déploiement de tels moyens à forcément un coût qui sera supporté par les Etats contributeurs. Le tableau qui suit fait s'élever la facture pour cette opération à environ 5,5 millions de dollars.¹³⁴

 <p>NATO Operation Ocean Shield</p>	<p>NATO's Operation Ocean Shield was launched in August 2009. The mission focuses on counter-piracy operations and capacity building in regional states. The initiative was originally established to protect WFP ships delivering humanitarian aid to Somalia.</p>	<p>Administrative Costs, 2011: ~\$5.5 million¹¹⁷ Contributing nations include (not limited to):</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Denmark▪ Norway▪ Turkey▪ United States
--	---	---

Figure 16 : Présentation de la NATO , « Ocean Schield »¹³⁵

C. La ReCAAP

La première organisation régionale d'Asie du Sud-Est a été créée le 11 novembre 2004 pour une mise en place le 4 septembre 2006. Il s'agit de la « *Regional Cooperation Agreement on Comabting Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* » (ReCAAP).¹³⁶

Elle comprend 17 membres (Brunei, Bangladesh, Cambodge, Chine, Danemark, Inde, Japon, République de Corée, le Laos, Myanmar, Pays-Bas, Norvège, Philippines, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande et Viêt-Nam). Son objectif est toujours celui de la lutte contre la piraterie.

Dès juin 2006 un « *Information Sharing Center* » a été créé, dont le siège est à Singapour. Il a été reconnu en tant qu'organisation internationale le 20 janvier 2007. Ce centre d'informations et de réception des actes de piraterie dans la région vient s'ajouter au « *Piracy Reporting Center* » de Kuala Lumpur.

Son rôle repose sur trois axes :

Il s'agit tout d'abord de servir de plate-forme d'échange d'informations, afin notamment de faciliter la communication, et l'échange d'informations entre Etats membres. Il émet des statistiques qui permettront de mieux comprendre le phénomène de piraterie tel qu'il sévit

¹³⁴ One Earth Foundation. The Economic Cost of Somali Piracy 2011.

¹³⁵ One Earth Foundation. "The Economic Cost of Somali Piracy 2011".

¹³⁶ Les éléments qui suivent apparaissent sur le site internet officiel de ReCAAP. <http://www.recaap.org/Home.aspx>

dans la zone.

Il s'agit également de permettre un développement des capacités des Etats membres dans leur combat contre la piraterie et les actes de vols à main armée.

Il s'agit enfin de développer une véritable coopération en tout point entre les Etats membres dans le cadre de la lutte contre la piraterie.

D. Une collaboration internationale

La collaboration internationale est primordiale. Toutes ces opérations sont utiles, mais leur efficacité peut se trouver renforcée par une véritable coopération internationale.

Créé fin 2008, le « *Shared Awareness and Deconfliction* » est un groupe militaire international à participation volontaire.

Il se réunit une fois par trimestre. Son objectif essentiel est de parvenir à de meilleures coopérations et coordinations des forces navales en action dans l'Océan Indien ainsi que dans le golfe d'Aden.

Depuis sa création, le groupe s'est agrandi, il est notamment composé de la force navale de l'opération Atalante, mais aussi des forces navales de la Chine, de l'Inde, du Japon et de la Russie.

Cet instrument permet notamment de mener des opérations coordonnées entre les différentes forces en présence. Ce groupe est notamment à l'origine d'un guide de coordination, relatif au couloir de transit international, recommandé et approuvé par l'OMI en juillet 2009.¹³⁷

Pour la seule zone de la Corne de l'Afrique et de l'Océan Indien, le coût de la piraterie pour l'année 2011 s'élève à 1,27 milliard de dollars. Les conséquences de la piraterie influent donc sur les économies des Etats côtiers et elles occasionnent d'importants frais pour les compagnies maritimes. Mais ce sont également tous les Etats qui mènent des actions dans la zone qui assument une part non négligeable du coût des actions de protection et de dissuasion. La lutte contre ce fléau à un prix particulièrement élevé. Le tableau ci-après additionne les éléments qui aboutissent au montant dépensé dans la lutte contre la piraterie dans ces zones

¹³⁷ N. Gros-Verheyde..*La coordination multinationale anti-piraterie (Shade) en quelques mots. 8 juin 2010*

pour l'année 2011.¹³⁸

Total Cost of Counter-Piracy Military Efforts	
Total Cost of Administrative Budgets	\$21,900,000
Total Cost of Military Vessels	\$959,909,772.82
Total Cost of UAVs	\$291,456,238
TOTAL	\$1,273,266,011

Figure 17 : Coût total des efforts militaires de lutte contre la piraterie¹³⁹

Il convient également de signaler certaines réserves vis-à-vis de l'implication des marines nationales. D'après Armateur de France, le recours aux forces armées présente des risques. En effet, « *dans certains cas, à proximité même d'une frégate militaire des échanges de coups de feu autour du navire présentent des risques pour la sécurité de l'équipage. L'armateur veille alors à renforcer toutes les mesures alternatives de sûreté dans le respect des conventions internationales. De même, l'embarquement de militaires peut poser problème pour les navires à cargaisons sensibles (gaziers, chimiquiers, pétroliers) où les contraintes de sécurité doivent être mises en balance avec les impératifs de sûreté.* »

C'est toujours, une fois encore, l'impératif de sécurité qui l'emporte sur celui de sûreté.

Notre analyse a mis en lumière les principaux impacts de la piraterie

La résultante de ce fléau a des conséquences qui n'impactent pas uniquement les compagnies maritimes, mais de part son importance ce secteur est le plus visiblement touché.

Les Etats riverains subissent également les très lourdes conséquences et les populations locales en sont les premières victimes. Au-delà du coût financier que la piraterie peut induire, le coût humain lui aussi est particulièrement lourd.

Au regard de ce que nous avons développé, il semble évident que c'est un renforcement de l'ensemble de la panoplie des mesures qui permettra d'aboutir à un succès dans la lutte contre la piraterie. L'importance du cadre légal est démontrée. Cependant, même s'il constitue l'un des facteurs prioritaire à développer, pour lutter efficacement contre la piraterie, il n'est pas le seul à prendre en compte, il doit être associé aux mesures techniques et humaines évoquées plus haut. La communauté internationale a pleinement pris conscience du phénomène et de

¹³⁸ One Earth Foundation. *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*. UAVs signifie unmanned aerial vehicles (c'est-à-dire les drones et les véhicules pilotés à distance).

¹³⁹ One Earth Foundation. *"The Economic Cost of Somali Piracy 2011"*.

son ampleur. C'est pourquoi les mesures prises à l'international semblent finalement être efficaces.

Les solutions techniques les plus efficaces doivent se voir conjuguer avec une volonté de stabilisation géopolitique des régions concernées. La solution ne résulte donc pas simplement d'interventions menées en mer au niveau opérationnel, mais aussi d'actions de longue haleine menées simultanément à terre au niveau stratégique.

CONCLUSION

L'analyse que nous avons brossée du phénomène de piraterie nous a permis de mettre en exergue les zones les plus sensibles à ce fléau. Ce sont ainsi les régions de l'Océan Indien, du golfe de Guinée et de l'Asie du Sud-Est qui sont aujourd'hui principalement confrontées à ces activités. Nous avons constaté que des facteurs récurrents sont toujours présents dans les zones sensibles : instabilité politique, précarité, manque d'éducation.

D'une manière générale, le transport maritime constitue la partie majoritaire des cibles des pirates, et il est fortement impacté par ce phénomène. Aussi, bien évidemment, les compagnies maritimes subissent de plein fouet les conséquences de ce fléau. Les répercussions financières sont particulièrement lourdes dans ce secteur fortement concurrentiel. Les Etats qui sont engagés dans la protection doivent également absorber ces coûts financiers.

Au-delà de cet impact purement économique, le coût humain est également particulièrement lourd, et cela autant pour les équipages des navires attaqués, qui doivent accepter des risques non négligeables pour leurs propres vies, que pour les populations côtières qui s'engagent dans une spirale dévastatrice de violence .

Le cadre juridique est apparu comme essentiel pour ce sujet. Les contours de celui-ci doivent être clairement déterminés pour notamment permettre et légitimer les potentielles interventions éventuelles des Etats dans le cadre de la lutte contre ce phénomène.

Globalement, il est encourageant de constater une certaine baisse quantitative des attaques menées par les pirates. Il semblerait que face aux conséquences subies par tous les acteurs en présence, les réactions mises en place soient plus efficaces. Il ne faut cependant pas croire trop hâtivement à une victoire. Depuis toujours les prédateurs pirates ont sévi sur les mers du globe où transitaient les navires chargés de denrées et

de biens attractifs. Il semble donc quelque peu utopique de croire à une éradication totale du phénomène. Une bonne coordination, de la persévérance et une constante capacité d'adaptation dans la répression est un élément nécessaire, mais il n'est pas suffisant.

Notre étude nous a permis de mettre en évidence l'importance du fléau. Les actions à mener sont transverses et touchent donc de nombreux domaines. Elles s'inscrivent dans un cadre espace temps très large et elle doivent viser à intégrer prévention et répression.

Une composante essentielle de la lutte contre la piraterie repose dans la poursuite de ses auteurs. Si aucune action judiciaire n'est intentée, c'est un véritable sentiment d'impunité qui pourra se développer, lequel encourage d'autant plus de potentiels volontaires. L'importance d'une action menée localement en est d'autant plus grande.

Cependant, face à l'incapacité ou aux difficultés rencontrées par ces Etats pour mettre en place des structures judiciaires adéquates, une solution internationale peut éventuellement être nécessaire. Ce sont de véritables institutions spécialisées qui permettraient une répression efficiente du phénomène. Si ces structures ne sont pas mises en place, c'est ainsi vers la justice internationale qu'il faut se tourner.

Ce fléau revêt une dimension internationale, ses conséquences dramatiques impactent une large diversité d'acteurs et d'entités. Il est donc plausible d'envisager une solution à l'international dans le cadre de sa répression.

Sur le plan juridique, une réflexion fondamentale doit encore être menée jusqu'au bout. Actuellement, aucune juridiction internationale ne traite spécifiquement du fléau que constitue la piraterie.

La Cour Pénale Internationale, par exemple, dont l'arc de compétences recouvre les crimes de guerre, les génocides et crimes contre l'humanité n'a pas compétence pour intervenir dans le cadre des actes de piraterie.

Pourtant, les principaux intervenants peuvent se rendre coupables de meurtres. De plus, en considérant le profil des pirates recrutés, ceux-ci sont généralement jeunes, pauvres et sans éducation. Un parallèle peut être fait avec la situation des enfants soldats. Ils sont en effet poussés à s'engager dans la voie de la piraterie puis vers la drogue et maintenus

dans cette engeance. Ils sont maintenus dans l'ignorance et la médiocrité. Le cas des enfants soldats entre dans le rayon d'action de la CPI aussi, peut-être est-il envisageable d'élargir celui-ci pour qu'il contienne la piraterie ?

Une autre piste pourrait être la mise en place d'un tribunal « ad hoc » spécialisé dans la lutte contre la piraterie. Ce dernier pourrait être institué pour une durée provisoire et avoir un mandat géographique limité. Cette solution est plus coûteuse puisque les structures n'existent pas et devraient être mises en place.

Quelles que soient les modalités choisies, une implication concrète de la justice internationale est peut-être indispensable à la lutte contre l'impunité qui semble s'être développée avec la piraterie.

Ces mesures s'inscriraient bien sûr dans le cadre de la complémentarité et viendraient en renforcement des mesures prises à une échelle locale, dans la seule mesure où les entités étatiques impactées se trouvent dans l'incapacité à mener les actions nécessaires.

Cette évolution majeure du droit est en marche. La finalisation des travaux en cours permettra sans aucun doute d'apporter une réponse efficiente au combat qui est en train d'être mené.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	1
<u>PARTIE I. ETAT DES LIEUX DE LA PIRATERIE.....</u>	9
TITRE 1. Délimitation de la notion de piraterie.....	9
Chapitre 1. Présentation juridique de la notion de piraterie.....	9
Section 1. Définitions.....	10
<i>Paragraphe 1.</i> La notion en droit international	10
<i>Paragraphe 2.</i> La notion en droit interne	13
Section 2. Délimitation des conditions d'intervention des Etats.....	14
<i>Paragraphe 1.</i> Actes commis en haute mer	15
<i>Paragraphe 2.</i> Actes commis dans les eaux territoriales	16
Chapitre 2. Présentation de la piraterie moderne.....	19
Section 1. L'Océan Indien.....	20
<i>Paragraphe 1.</i> Situation géopolitique de la zone	20
<i>Paragraphe 2.</i> Evolution récente des actes menés et extension de la zone menacée.....	21
Section 2. Le golfe de Guinée.....	23
<i>Paragraphe 1.</i> Présentation de la zone	24
<i>Paragraphe 2.</i> Evolution du phénomène dans ces secteurs	25
Section 3. L'Asie du Sud-Est, les Amérique et Caraïbes	26
<i>Paragraphe 1.</i> L'Asie du Sud-Est.....	27
<i>Paragraphe 2.</i> Les Amériques et les mers des Caraïbes	29
TITRE 2. Modes opératoires des pirates.....	30
Chapitre 1. Profils socio-culturels des pirates	30
Section 1. Pirates : leur «cursus », leurs profils	30
<i>Paragraphe 1.</i> Le pirate du golfe d'Aden	31
<i>Paragraphe 2.</i> Les pirates en Asie du Sud-Est.....	31
Section 2. Organisation des pirates	33
<i>Paragraphe 1.</i> Constitution d'une équipe de pirates	33
<i>Paragraphe 2.</i> Déroulement de la phase de négociations et répartition des gains	34
Chapitre 2. Présentation opérationnelle des pirates.....	36
Section 1. Leurs cibles, détail de leur mode d'action.....	36
<i>Paragraphe 1.</i> Inventaire des armes et des types de navires utilisés par les pirates, descriptions de leurs bases.....	36

<i>Paragraphe 2.</i> Présentation des cibles principales et détail du « <i>modus operandi</i> » adopté lors d'une attaque type	38
Section 2. Détails du « <i>modus operandi</i> », illustrations.....	40
<i>Paragraphe 1.</i> Spécificités des modes opératoires par foyer	40
A. L'Océan Indien	41
B. Le golfe de Guinée	41
C. L'Asie du Sud Est	42
<i>Paragraphe 2.</i> Illustrations.....	43

PARTIE II. L'IMPACT CONCRET DE LA PIRATERIE MODERNE SUR LE TRANSPORT

MARITIME	46
TITRE 1. Solutions et perspectives	47
Chapitre 1. Les solutions actuelles mises en place par les compagnies maritimes	47
Section 1. Des solutions techniques	47
<i>Paragraphe 1.</i> Formation de l'équipage et équipements à bord.....	48
<i>Paragraphe 2.</i> Les citadelles	50
Section 2. Des solutions à visée dissuasive	51
<i>Paragraphe 1.</i> Les Entreprises de Protection Embarquées françaises	51
<i>Paragraphe 2.</i> Les compagnies de sécurité privées.....	53
Chapitre 2. Perspectives : renforcement et développement des solutions	55
Section 1. Les renforcements des moyens concourant à la lutte contre la piraterie	56
<i>Paragraphe 1.</i> Perfectionnement du cadre juridique	56
A. Perfectionnement des notions existantes	56
B. Des innovations législatives nécessaires à une échelle régionale	57
<i>Paragraphe 2.</i> Développement des différents moyens tendant à enrayer le phénomène de la piraterie.....	58
A. Lutter contre l'autofinancement des pirates	59
B. Développer les moyens de renseignement	59
Section 2. Les renforcements des actions étatiques à un échelon local et international.....	61
<i>Paragraphe 1.</i> Amplification et consolidation de la coopération internationale.....	61
A. Le golfe d'Aden	62
B. Le golfe de Guinée	63
C. Asie du Sud-Est	64
<i>Paragraphe 2.</i> Stabilisation politique des zones sensibles.....	65
A. Le golfe de Guinée	65
B. Le golfe d'Aden	66
C. Asie du Sud-Est	66
TITRE 2. Diversité et réalité des impacts	68
Chapitre 1. Des retombées juridiques	68

Section 1. Les bases réglementaires existantes	69
<i>Paragraphe 1.</i> Mise en place d'un arsenal de mesures par les organisations internationales	69
<i>Paragraphe 2.</i> Mise en place de ces dispositions par les compagnies maritimes	70
Section 2. Développement de ces bases légales à un échelon local.....	72
<i>Paragraphe 1.</i> Développement de l'arsenal législatif français.....	72
<i>Paragraphe 2.</i> Réactions à une échelle régionale : le cas particulier de la Somalie.....	74
Chapitre 2. Une pluralité d'impacts	75
Section 1. Des coûts subis par les compagnies maritimes	76
<i>Paragraphe 1.</i> Le coût de la prévention.....	76
A. Les équipements	76
B. Le changement de route	77
C. La full speed	78
<i>Paragraphe 2.</i> Les coûts directs	79
A. Les coûts purement financiers	79
1. Les rançons.....	79
2. Les primes d'assurance.....	80
B. Le coût humain	81
1. La prise en compte du facteur humain.....	81
2. Les coûts financiers ricochets	84
Section 2. Des conséquences politiques et diplomatiques aux coûts très élevés.....	85
<i>Paragraphe 1.</i> Des actions européennes : l'opération Atalante EU NAVFOR.....	85
<i>Paragraphe 2.</i> Des actions étatiques menées à travers le monde	87
A. La Task Force 151	87
B. Réaction de l'OTAN	88
C. La ReCAAP	89
D. Une collaboration internationale	90
<u>CONCLUSION</u>	93

BIBLIOGRAPHIE :

I/ Manuels et Traités

- C. Scapel et P. Bonnassies, *Traité de droit maritime et des transports*.
- M. Mourre, *Dictionnaire encyclopédique d'histoire*, Bordas, août 1996.

II/ Thèses et mémoires

- G-C. Essabe, « *Enjeux politiques et tensions dans le Golfe de Guinée : approche communautaire de règlement par la diplomatie parlementaire* ».
- A. BESSON, « *Questions maritimes en Asie du sud-est. Déclin et résurgence de la piraterie* », janvier 2011, Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS)
- A. Riols, « *Piraterie et brigandage dans le golfe de Guinée* », Université Paris 1 Panthéon Sorbonne École Normale Supérieure Ulm.
- A. Menindes, « *Le détroit de Malacca, enjeu asiatique et mondial majeur* », Ecole des Hautes Etudes Internationales (EHEI) - Licence de Relations Internationales 2010
- S-I BANIELA, « *Piracy at Sea* », 5 août 2010.
- A. Salim Chébli, « *La piraterie maritime au début du XXIème siècle* », juin 2009.
- C. Trajber. « *La réduction des risques de piraterie maritime* ».

III/ Articles

- D. Momtaz, « *La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime* », Annuaire français de droit international Année 1988, Volume 34, Numéro 34, pp. 589-600.
- J-M Le Quilliec, « *Reprendre l'initiative dans la lutte contre la piraterie au large de la Somalie* », Revue défense nationale, Tribune n°71.
- J-M Thouvenin, « *Piraterie maritime : quel droit, pour quelle juridiction ?* »
- P. Serges et N. Epoh, « *Piraterie en somalie : quelles causes et quels remèdes ?* »

- Capitaine de frégate Nicolas Rossignol, « *Piraterie dans le golfe de Guinée : quelles solutions ?* », École de Guerre, stagiaire de la 19^e promotion de l'École de guerre.
- E. Frécon, « *Du détroit de Malacca jusqu'à sa périphérie* », EchoGéo, Numéro 10, 2009, mis en ligne le 16 septembre 2009. URL : <http://echogeo.revues.org/11414>
- N. Gros-Verheyde, « *La coordination multinationale anti-piraterie (Shade) en quelques mots.* » 8 juin 2010. Site internet Bruxelles2
- N. Gros-Verheyde. « *L'opération Ocean Shield en peine de navires.* » 26 juillet 2012. Bruxelles2.
- P. Chapleau, « *Le navire amiral de l'opération Atalante attaqué par des pirates* » 1 janvier 2012. Lignededefense.Blog.ouest-France.fr
<http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2012/01/12/le-navire-amiral-de-l-operation-atalante-attaque-par-des-pir.html>
- Centre d'actualités de l'ONU. L'ONU met en garde contre la menace de la piraterie dans le golfe de Guinée. Février 2012.
- J. Deperani. « *Somali pirates rules and regulations. Complex system of chief selection, telecom choices, ransom distribution.* » 10 août 2011.
- M-S Joubert. « *Portrait robot du pirate somalien* », 11 avril 2009
- « *Attaque pirate ratée au large du Togo* », 29 mai 2012, Dombosco.fr.
- « *Un navire de guerre français déjoue une attaque de pirates somaliens* », 01 janvier 2009. Jeuneafrique.com .
- « *11 marins chinois tués sur le Mékong* », 12 octobre 2011. Meretmarine.
- « *Somalie : des pirates mettent el feu à un navire attaqué* », 29 septembre 2011.
- « *Des pirates s'en prennent à un navire de forage en Tanzanie* », 6 octobre 2011.
- « *Piraterie : un pétrolier italien libéré après avoir été retenu plus de 10 mois* », 3 janvier 2012.
- « *Un bâtiment allemand libère des otages indiens retenus par des pirates* », 5 mars 2012.
- « *The Economic Cost of Somali Piracy 2011* », One Earth Foundation.
- F. Jannati and M. Salimi, « *Modern Sea Piracy : Modus operandi and economical and development state background* », October 2011.
- « *BTG Global Risk Partners. This week in Somalia (24-30th June 2012)* »
- La piraterie dans l'Antiquité. http://www.histoire-fr.com/Bibliographie_sestier_piraterie_antiquite_0.htm

IV/ Rapports publics

- La piraterie maritime, Compte-rendu des Journées Méditerranéennes Organisées les 10 et 11 décembre 2009. http://www.droit.univnantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep47/Piraterie_Maritime.pdf
- ICC International Bureau, « *Piracy and armed robbery against ships, For the period of 1 January-30 June 2012* ».
- J. Lang, « *Rapport sur les questions juridiques liées à la piraterie au large de la Somalie* », ONU, 26 janvier 2011.
- Etude d'impact, « *Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer* », Juillet 2009.
- « *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes : la place de l'Autorité judiciaire* », colloque organisé par la Cour de cassation et la Marine Nationale, 1^{er} avril 2011.
- Colloque organisé par le Club Sup-Mer avec la collaboration du Centre d'enseignement supérieur de la marine HEC, le 19 mars 2009.
- « *Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du Règlement par la commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime* », Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 mai 2009.
- Rapport du Secrétaire général sur les activités du Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest, 29 juin 2012.
- Deuxième rapport du Secrétaire général soumis en application du paragraphe 6 de la résolution 1956 (2010) du Conseil de sécurité, 29 juin 2012.
- Rapport du Secrétaire général sur la Somalie, 1 mai 2012-08-29.
- Rapport du Secrétaire général sur les juridictions spécialisées dans la lutte contre la piraterie en Somalie et dans d'autres États de la région, 20 janvier 2012.
- MM. C. Ménard et J-C Viollet, « *Rapport d'information de la commission de la défense déposé en application de l'article 145 du règlement, par la commission de la défense nationale et des forces armées sur les sociétés militaires privées* ». Rapport n°4350
- Colloque du 7 décembre 2009, « *La piraterie : menace stratégique ou épiphénomène?* »

- « Projet de loi de finances pour 2012 : Défense : équipement des forces. » Site du Sénat.
- Synthèse piraterie-2011 du secrétariat général de la mer et des gardes côtes.
- ICC International Maritime Bureau. Oceans beyond Piracy. « The Human Cost of Somali Piracy 2011 », 22 June 2012.
- Loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer (1).
- Loi n°1825-04-10 du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime.

VI/ Sites Internet

- Bruxelles2, www.bruxelles2.org
- Site des Nations Unies, www.un.org
- Site afcan, www.afcan.org, http://www.afcan.org/dossier_piraterie1.html
- France diplomatie
- Site echo géo, détroit de Malacca
- Mer et Marine, www.meretmarine.fr
- Site internet comined task force 151
- Site Internet opération Atalante
- Site Internet du CNES <http://www.cnes.fr/web/CNES-fr/5928-elisa.php>
- <http://www.africaneconomicoutlook.org/fr/countries/west-africa/nigeria/>
- site Internet MS CHOA
- Site Persée, http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi_0066-3085_1988_num_34_1_2856
- Site echogeo, <http://echogeo.revues.org/11414>
- Site le web-pédagogique, <http://lewebpedagogique.com/jmthouvenin/articles-sur-des-themes-divers-de-droit-international-public/piraterie-maritime-quel-droit-pour-quelle-jurisdiction/>
- Site internet Combined maritime forces, <http://www.cusnc.navy.mil/cmfmf/151/index.html>
- The global awakening, <http://theglobalawakening.wordpress.com/2011/01/08/militarization-of-energy-policy-u-s-africa-command-and-gulf-of-guinea/>

- Site France diplomatie, <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/pays-zones-geo/somalie/presentation-de-la-somalie/>

RESUME

Le phénomène de la piraterie est ancien et constant. La lutte contre ce fléau doit être considérée comme une priorité.

Ses incidences sont particulièrement ressenties par les transporteurs maritimes. Cependant de nombreuses autres entités sont également impactées. D'une manière générale, ce sont toutes les activités menées en mer dans les régions de l'Océan Indien, du golfe de Guinée ainsi qu'en Asie du Sud-Est et dans une moindre mesure dans les mers des Caraïbes qui sont pénalisées.

Le corollaire de la prise en compte des impacts consiste en leur lutte. Les actions sont en premier lieu menées par les compagnies maritimes puisqu'elles en sont les premières victimes. Elles mettent en place toute une série de mesures sur leurs navires et pour former leurs équipages. Ce sont ensuite les Etats qui prennent des mesures techniques de prévention et de répression destinées à protéger les intérêts nationaux et à exercer leurs responsabilités fonctionnelles. Ils le font le plus souvent en mettant en commun leurs moyens à travers des systèmes de coopération internationale.

Les solutions opérationnelles appliquées en mer doivent être maintenues et adaptées aux mutations de la menace. Cependant, d'une façon plus globale, une véritable solution stratégique à la piraterie ne sera trouvée qu'à terre. Elle s'inscrira sur le long terme et dans un renforcement de l'Etat de droit dans les pays qui servent de base arrière tout au long des Côtes concernées.

Depuis 2011, le nombre d'actions de piraterie a cessé d'augmenter. Nous pouvons même noter une baisse pour ce début d'année 2012, mais avant de considérer cela comme une victoire, il nous faut attendre la fin de l'année pour comptabiliser le phénomène dans son ensemble. Quoiqu'il en soit, les mesures prises dans leur ensemble s'avèrent efficaces et les efforts doivent être poursuivis.

Piracy is an old and constant concern. The fight against this pledge must be considered as a priority.

Its effects are particularly felt by shippers. However, many other entities are also affected. Generally speaking, these activities are impacting the Indian Ocean, the Gulf of Guinea and South East Asia and to a lesser extent in the Caribbean Sea areas.

The corollary of the consideration of piracy impacts is the fight against this activity. Actions are primarily conducted by shipping companies as they are the first victims. Companies are implementing series of measures consisting on ships technical improvement and crews' trainings. In addition, States are also developing preventive and repressive measures in order to protect their national interests and to perform their functional responsibilities. They are most often pooling their resources through international cooperation mechanisms.

It's mandatory to maintain and reinforce operational tailored solutions implemented at sea.

More generally, a global strategic realistic solution to piracy will be found from the land.

This approach will be the long term option. Indeed, the solution will be found through a rule of law reinforcement in the states all along the impacted coasts.

Since 2011, piracy activities are not increasing. 2012 first figures are showing a decrease to be confirmed. But, before considering this as a victory, we must wait until the end of the year in order to integrate the whole phenomenon. Nevertheless, the entire spectrum of measures implemented is efficient and efforts must be pursued