

**LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ET LE  
BRIGANDAGE MARITIME : UN PROBLEME DE  
MOYENS JURIDIQUES ET MATERIELS,  
D'ORGANISATION ET DE VOLONTE ?**

Mémoire de géopolitique  
du Capitaine de Frégate LETERME

dans le cadre du séminaire « Les enjeux des espaces océaniques »

Directeur : Contre-Amiral (2S) CARON

Avril 2002

## **Avertissement**

Au cours de cette étude, je m'intéresserai à la piraterie et au brigandage maritime tels qu'ils sont définis par le Bureau Maritime International (BMI) : acte de monter à bord d'un navire quelconque avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime, ceci avec la capacité d'user de la force dans le cadre de la perpétration de l'acte. Je ne prendrai pas en compte les autres formes de criminalités maritimes, comme les trafics.

Je n'aborderai pas les mesures prises par les Etats pour assurer une dissuasion envers les pirates, ni celles mises en place à bord des navires de commerce pour prévenir les actes de piraterie, conformément aux recommandations de l'OMI<sup>1</sup>, pas d'avantage que le débat concernant la dotation en armes des équipages marchands ou la mise en place de vigiles sur les navires de commerce. Ces sujets relèvent plus de la prévention et de la dissuasion des actes de piraterie, que de la répression proprement dite. Pour la même raison, je n'évoquerai pas les mesures économiques que les Etats pourraient prendre pour détourner leur population de la piraterie.

---

- <sup>1</sup> Organisation Maritime Internationale

## **Remerciements**

Mes très sincères remerciements vont au personnel du centre de documentation et de la bibliothèque du Centre d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM), pour la documentation qu'il a mise à ma disposition et la patience dont il a fait preuve à mon égard.

# **SOMMAIRE**

## **Introduction**

### **Partie I**

#### **Constat : état de la piraterie aujourd'hui**

**Définition de la piraterie**

**Classification des actes de piraterie**

**Ampleur et causes du phénomène**

**Recensement des actes de piraterie et de brigandage maritime**

**Coût du fléaux**

### **Partie II**

#### **Le cadre juridique de la répression de la piraterie**

**Droits applicables suivant le lieu de l'exaction**

**Limites du Droit international**

**Possibilités offertes par le Droit international**

### **Partie III**

#### **Réalisations concrètes et limites**

**Réalisations des organisations intergouvernementales et leurs limites**

**Réalisations des Etats et leurs limites**

**Limites de l'implication des puissances tiers**

**L'opinion publique internationale et les lobby d'affréteurs et d'assureurs**

## **Conclusion**

# TABLE DES MATIERES

<b>Introduction</b> .....	p. 10
<b>Première partie : Constat : état de la piraterie aujourd'hui</b> .....	p. 13
1.- Définition de la piraterie.....	p. 13
2.- Classification des actes de piraterie.....	p. 15
2.1.- les vols armés de bas niveau.....	p. 15
2.2.- les attaques et vols armés de moyen niveau.....	p. 15
2.3.- les détournements criminels majeurs.....	p. 16
3.- Ampleur du phénomène.....	p. 17
4.- Causes du phénomène.....	p. 18
4.1.- Pauvreté.....	p. 18
4.2.- Etat ne contrôlant pas son espace de souveraineté.....	p. 19
4.3.- Tradition.....	p. 19
4.4.- Piraterie opportuniste.....	p. 19
5.- Recensement problématique des actes de piraterie.....	p. 19
5.1.- Image de marque des Etats concernés par la piraterie.....	p. 20
5.2.- Réticence des victimes .....	p. 20
5.3.- Augmentation du coût des assurances .....	p. 20
6.- Coût de la piraterie.....	p. 21
6.1.- Coût matériel .....	p. 21
6.2.- Coût humain.....	p. 21
<b>Deuxième partie : Le cadre juridique de la répression de la piraterie</b> .....	p. 23
1.- Quelle droit appliquer ? .....	p. 13
1.1.- Zones hors juridiction des Etats.....	p. 24
1.1.1- Acteurs de nationalités variées.....	p. 24
1.1.2.- Compétences en cas d'acte de piraterie.....	p. 24
1.1.3.- Exemple de la France.....	p. 25
1.2.- Zones sous juridiction d'un Etat.....	p. 26

2.- Limites du Droit international.....	p. 27
2.1.- Impuissance à faire respecter le Droit international.....	p. 27
2.2.- Vis-à-vis des Etats concernés par la piraterie.....	p. 28
2.2.1.- Respect de la souveraineté des Etats .....	p. 28
2.2.2.- Laxisme des Etats concernés par la piraterie .....	p. 28
3.- Possibilité offerte par le droit international.....	p. 29
3.1.- Remettre en cause de la convention de Montego Bay ? .....	p. 29
3.2.- Coopération entre les Etats.....	p. 29

**Troisième partie : Les réalisations concrètes et les limites.....** p. 30

1.- Les réalisations concrètes des OGI (Organisations Inter Gouvernementales) .....	p. 31
1.1.- L'Organisation Maritime Internationale.....	p. 31
1.2.- Le Bureau Maritime International.....	p. 32
1.3.- Réalisations .....	p. 32
1.4.- Limites de l'action des organisations intergouvernementales.....	p. 33
1.4.1.- Constitution d'un réseau mondial de recueil d'information.....	p. 33
1.4.2.- Critères de recensement des actes de piraterie .....	p. 33
2.- L'action des Etats.....	p. 34
2.1.- Intérêt des Etats à intervenir.....	p. 34
2.2.- Conformité avec les différents cadres juridiques.....	p. 35
2.3.- Réalisations concrètes.....	p. 35
2.3.1.- Réalisations unilatérales.....	p. 35
2.3.2.- Moyens mis en œuvre.....	p. 36
2.3.3.- Réalisations multilatérales.....	p. 36
2.4.- Limites de l'action des Etats.....	p. 38
2.4.1.- Corruption.....	p. 38
2.4.2.- La Chine et la corruption.....	p. 38
2.4.3.- L'utilisation de la piraterie par la Chine.....	p. 40
2.4.4.- Susceptibilité au sujet de la souveraineté des eaux territoriales..	p. 40
2.4.5.- La politique d'obstruction menée par la Chine.....	p. 41
2.4.6.- Perspectives.....	p. 41

2.5.- Limites de l'implication des puissances tiers.....	p. 43
2.5.1.- Respect de la souveraineté des Etats.....	p. 43
2.5.2.- Nombre d'unités spécialisée non extensibles .....	p. 43
2.5.3.- Casques bleus de la mer.....	p. 43
2.5.4.- Moyens d'action.....	p. 44
2.5.5.- Incitations.....	p. 44
2.5.6.- Vis-à-vis de la Chine.....	p. 44
3.- Opinion publique internationale et lobby de professionnels de la mer.....	p. 45
3.1.- Effet recherché.....	p. 45
3.2.- Limites.....	p. 46
<b>Conclusion.....</b>	<b>p. 47</b>
Annexe 1.....	p. 51
Annexe 2.....	p. 52
Annexe 3.....	p. 53
Annexe 4.....	p. 54
Bibliographie.....	p. 55

## Introduction

La piraterie maritime a un parfum d'aventures exotiques, rappelant les temps lointains de la marine à voile. Des noms comme ceux de Barbe Noire, l'Olonnais ou Henry Morgan viennent à l'esprit et renforcent ce sentiment. De nos jours, en effet, il n'existe pas de pirate dont le seul nom suffise à faire trembler les usagers de la mer. On peut par conséquent penser que la piraterie appartient à un passé révolu, définitivement enterré par les moyens modernes de communication, de surveillance maritime, de détection et de répression du crime dont semble disposer chaque Etat. Le fait que la haute mer soit régie par le Droit maritime international peut nous conforter dans cette idée, nous laissant penser que l'institution d'une législation implique automatiquement le pouvoir nécessaire de la faire respecter.

La piraterie reste cependant un phénomène d'actualité. « La cruauté qui l'accompagne ainsi que son caractère sordide la range parmi les activités criminelles. Ses formes multiples, sa nature spécifique maritime ainsi que le nombre important de cas répertoriés en font même une catégorie à part entière et spécifique de la criminalité »<sup>2</sup>. Elle s'est développée parallèlement aux activités maritimes et a évolué en fonction des contextes politiques et économiques propres à chaque région. Elle n'est pas confinée dans certaines zones particulières, mais est mondialement répandue. Elle ne s'attaque pas seulement à certains navires de commerce, mais également aux pêcheurs et aux particuliers, comme l'a montré l'assassinat de Sir Peter Blake au Brésil, en 2001. Avant de chercher à déterminer si l'on dispose des moyens juridiques et matériels, ainsi que de la volonté de lutter contre la piraterie, il est nécessaire de définir ce qu'est la piraterie actuelle, de mesurer l'ampleur du phénomène et ses formes de manifestation.

Cette étude fait apparaître toute la complexité du phénomène. La partie émergée du fléau, les actes de piraterie et de brigandage en mer, est sous-tendue par des conditions économiques désastreuses, par la criminalité terrestre, avec ses réseaux de renseignement, de logistique, d'écoulement de marchandises volées et de complicités, et

---

- <sup>2</sup> DELAVOET David, « La piraterie maritime, un fléau actuel », *BEM* n°8. Cote 1060.9, n° 8500. Centre d'études supérieures de la Marine (CESM).

par la corruption. Sans compter le parti que certains potentats locaux, ou Etats souverains, peuvent tirer de la piraterie, en terme de revenus ou d'emprise sur une zone.

Des moyens juridiques existent pour lutter contre la piraterie. Le Droit maritime international, avec la convention de Montego Bay, parvient à faire ressortir la conduite à tenir envers les pirates en haute mer, malgré la multiplicité des acteurs en mer. La convention de Rome prévoit les modalités d'extradition des pirates appréhendés. Ce même Droit international impose également le respect impératif des eaux territoriales des Etats, laissant ainsi à chaque Etat la responsabilité de la lutte contre le brigandage maritime et ses ramifications et extensions à terre.

Le cadre juridique étant posé, chacun doit s'investir pour éradiquer ce fléau. Pour chaque Etat, la situation économique, les priorités qu'il se fixe, le contrôle de l'espace maritime et terrestre qu'il peut et veut exercer en fonction du degré potentiel de corruption de son administration, et les relations qu'il entretient vis-à-vis de la piraterie, vont déterminer sa volonté à mener cette guerre et l'efficacité de ses actions.

Mais les Etats ne sont pas seuls. Pour peu qu'ils le veuillent, des organisations inter gouvernementales (OIG) peuvent les aider à mesurer l'ampleur du phénomène dans leur zone de responsabilité. La coopération entre différents Etats d'une région a prouvé son efficacité dans le Sud-Est asiatique. Les Etats industriels, dont les navires commerciaux empruntent les routes maritimes et sont victimes de la piraterie et du brigandage en mer, peuvent également les soutenir, dans le cadre du Droit maritime international et le respect de la souveraineté de chacun. Avec le concours de l'opinion publique internationale, ils peuvent contribuer à inciter chaque Etat à rester constant dans la lutte contre la piraterie.

Malgré tous ces acteurs et leurs moyens d'action respectifs, les difficultés sont grandes. La conjoncture économique accapare l'attention des Etats concernés par la piraterie, reléguant la lutte contre ce fléau à un rang secondaire. La volonté d'hégémonie de certains Etats les pousse à défendre leurs prérogatives et leur souveraineté de façon exacerbée et contre-productive en matière de lutte contre la piraterie. Enfin, les rivalités locales nuisent à une coopération inter étatique franche et efficace. Ces conditions

particulières nécessitent une vigilance constante de tous les acteurs afin de maintenir le cap dans cette lutte.

## **Première partie**

### **Constat : état de la piraterie aujourd'hui**

Quelques données sont nécessaires pour pouvoir appréhender les différents aspects actuels de ce phénomène complexe et essayer de tracer des voies de réflexion quant à sa répression. La première difficulté consiste à définir la piraterie, puis les différentes façons dont elle peut s'exercer. Il faut ensuite connaître son ampleur réelle et son coût.

#### **1.- Définition de la piraterie<sup>3</sup>**

L'article 101 de la convention de Montego Bay définit clairement les éléments constitutifs de l'infraction, prenant en compte aussi bien la nature de l'acte que son mobile. Il doit y avoir eu, dans un premier lieu, « acte de violence, de détention ou de déprédation » contre des personnes ou des biens. L'acte doit aussi être illégitime, c'est-à-dire hors du cadre de belligérances. La piraterie doit avoir comme auteur « l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé », les navires de l'Etat en sont donc exclus – sauf s'ils sont tombés aux mains de mutins, ainsi que stipulé dans l'article 102. L'acte doit être dirigé « contre un autre navire ou aéronef », et non contre le navire d'origine des pillards, ce qui est considéré comme une mutinerie, qui est alors du ressort juridique de l'Etat du pavillon. Enfin, l'acte de piraterie est défini par son lieu de commission : « la haute mer ou tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ».

Les activités similaires en tout point à la définition de la piraterie de l'article 101, mais s'étant déroulés dans des eaux sous souveraineté, sont qualifiées d'actes de brigandage en mer. Cependant, cette distinction relative à la localisation de l'acte est artificielle. En effet, d'après l'Organisation Maritime Internationale (OMI), le traitement commun de la piraterie et du brigandage en mer s'impose d'un point de vue pratique, dans la mesure où ces activités sont perpétrées indifféremment, au gré des opportunités, par les mêmes

---

- <sup>3</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. Centre d'études supérieures de la Marine (CESM). p. 19-20.

bandes et suivant un modus operandi similaire. La séparation géographique entre la haute mer et les eaux sous juridiction d'un Etat devient de facto artificielle.

La définition du mobile de l'acte n'est pas très précise, ni dans le texte de la convention de Genève du 29 avril 1958, entrée en vigueur le 30 septembre 1962, ni dans celui de Montego Bay. Cependant, pour déduire l'esprit des textes, on peut retenir la définition donnée par le comité d'experts de la Société Des Nations chargé, en 1937, de codifier le Droit international. Celui-ci retenait que la piraterie consistait à commettre pour son propre compte des actes de déprédation contre les biens ou des actes de violence contre les personnes. Ainsi, la piraterie est fondée sur le principe de l'*animus furandi* – l'esprit de lucre- les auteurs devant poursuivre des finalités d'ordre pécuniaires et personnelles, ce qui exclu a priori le mobile politique. Terrorisme et piraterie sont incompatibles juridiquement : les cas de l'*Achille Auro* (07 octobre 1985) et du *City of Poros* (12 juillet 1988), tous deux victimes de commandos terroristes, ont été qualifiés improprement d'acte de piraterie par les médias.

L'article 101 de Montego Bay précise en outre que la simple tentative, la complicité ou l'incitation à la piraterie sont assimilés de plein droit à la piraterie elle-même.

L'article 103 étend également la portée de l'acte de piraterie dans le temps : sont considérés comme pirates tous navires ou aéronef destiné à commettre ou ayant commis des actes de piraterie, tant qu'ils demeurent sous le contrôle des pirates potentiels ou effectifs.

Par conséquent, la définition de la piraterie qui sera considérée dans la suite de l'étude sera celle du Bureau Maritime International (BMI) : acte de monter à bord d'un navire quelconque avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime, ceci avec la capacité d'user de la force dans le cadre de la perpétration de l'acte<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 25.

## **2.- Classification des actes de piraterie**

Le BMI <sup>5</sup>classifie les actes de piraterie suivant le niveau d'emploi des armes et de violence avec lesquels l'attaque est conduite. Il distingue ainsi :

### **2.1.- les vols armés de bas niveau<sup>6 7</sup>**

Ils sont perpétrés dans les ports ou à proximité des côtes contre des navires en transit. Ce sont des attaques opportunistes, menées depuis la côte. Les pirates, généralement peu nombreux et armés de couteaux et d'armes de poing, attaquent à partir de petites embarcations rapides et s'en prennent principalement aux pêcheurs et aux plaisanciers. Ils recherchent l'argent liquide et les objets personnels de valeur. Leurs prises sont généralement comprises entre 5 000 et 15 000 dollars américains. Ils ne sont pas intéressés par la cargaison.

### **2.2.- les attaques et vols armés de moyen niveau<sup>8 9</sup>**

Principalement dirigées contre le trafic maritime commerciale, par pillage ou vol de bâtiment, elles sont perpétrées en haute mer ou en eaux territoriales. C'est la piraterie la plus commune, commise avec violence et entraînant des blessés et des morts chez les victimes. L'action est menée à partir d'un bateau mère. Les pirates sont soit des éléments rebelles des armées nationales, soit des gangs bien organisés et bien armés, éventuellement affiliés à des personnalités locales et agissant telle une milice. Par conséquent, ce type de piraterie est intimement liée à la corruption rampante au sein des armées asiatiques, africaines ou sud-américaines.

---

- <sup>5</sup> Bureau maritime International

- <sup>6</sup> Low Level Armed Robbery (LLAR)

- <sup>7</sup> FRECON Eric, op. cit., p.26.

- <sup>8</sup> Medium-Level Armed Assault and Robbery (MLAAR)

- <sup>9</sup> FRECON Eric, op. cit, p. 29

### 2.3.- les détournements criminels majeurs<sup>10 11</sup>

Ils peuvent être définis de deux façons :

- activités criminelles internationales planifiées et de grande envergure, utilisant des gangs nombreux, très entraînés et lourdement armés, prêts à utiliser leurs armes. Selon une source policière de Macao, une triade chinoise recrute ses hommes de main parmi les soldats d'élite de l'Armée populaire de libération chinoise démis de leurs fonctions pour insubordination<sup>12</sup>;
- détournements de navires en vue de les réutiliser pour du trafic illégal – les fameux « Phantom ships », qui peuvent rapporter à leur syndicat entre 40 à 50 millions de dollars américains par an.

Dans les deux cas, un navire est capturé, enregistré sous une nouvelle identité, ce qui est possible de façon légale auprès des consulats de Panama, du Honduras ou de Belize, les trois pays les plus concernés d'une liste qui en compte 27<sup>13</sup>, ou avec des pots de vin judicieusement distribués. Les navires sont ensuite proposés à un expéditeur pressé. La nouvelle cargaison est détournée, déjà pré-vendue par des réseaux maffieux. Il change alors une nouvelle fois d'identité, pour recommencer un cycle. S'il n'est pas repéré, le navire détourné pourra être revendu, utilisé comme bateau mère pour des attaques de pirates, être cédé à un ferrailleur ou débiter une seconde carrière dans la contrebande d'armes, l'immigration illicite ou le trafic de drogue. 99% des « phantom ships » ont été retrouvés en Chine. Les enquêtes ont fait apparaître des liens entre les pirates indonésiens, des intermédiaires philippins et des réseaux chinois.

Très souvent, les pirates ont été renseignés par des complices, travaillant dans le port, sur les dispositions des bords et la localisation des valeurs convoitées<sup>14</sup>. Ainsi, les attaques sont brèves et ciblées.

---

- <sup>10</sup> Major Criminal Hijack (MCHJ)

- <sup>11</sup> FRECON Eric, op. cit., p.32.

- <sup>12</sup> KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, « La piraterie, symbole d'une Asie fragilisée », *Le Monde Diplomatique* de juin 2000, p. 6.

- <sup>13</sup> KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, op. cit.

- <sup>14</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 11.

### 3.- Ampleur du phénomène

D'après l' OMI<sup>15</sup>, les zones touchées par la piraterie et le brigandage maritime sont les suivantes : l'Extrême Orient, particulièrement la mer de Chine méridionale et le détroit de Malacca, l'océan Indien et la mer Rouge, l'Amérique du sud et les Caraïbes, l'Afrique de l'Est et de l'Ouest, la Méditerranée et la mer Noire. Le document figurant en annexe 1 montre la répartition par régions des 68 actes de piraterie enregistrés entre janvier et mars 2001<sup>16</sup>.

La plupart des attaques signalées se sont produites dans les eaux territoriales, alors que le navire était en transit à faible vitesse – en raison des dangers liés à la navigation dans les eaux resserrées et encombrées par un fort trafic maritime , à l'approche de détroits et des ports -, au mouillage ou à quai.

Le graphique de l'annexe 2<sup>17</sup> montre l'évolution du nombre d'actes de piraterie perpétrés dans le monde depuis 1991. Jusqu'en 1994, l'activité peut passer pour marginale ou même folklorique. Il n'y a pratiquement pas de mort à déplorer. De même, jusqu'en 1995-96, les victimes avaient observé qu'une centaine de pirates n'était pas armée lors des attaques. Cette faible activité s'explique principalement par la continuité de la présence à la mer des flottes des blocs datant de la guerre froide, dont l'effet indirect était d'exercer une dissuasion certaine à l'encontre des pirates. La disparition du bloc soviétique, et par conséquent, le repli de la marine américaine sur les ports de Yokosuka et de Pearl Harbor et l'abandon de ses bases de Clark et de Subic Bay, situées au cœur du Sud-Est asiatique, ont provoqué une réduction du degré de contrôle de l'espace maritime de la région<sup>18</sup>. Il en est résulté l'explosion du phénomène de piraterie de 1995 à 1997.

---

- <sup>15</sup> Organisation Maritime Internationale

- <sup>16</sup> CHEMINEAU Laurent, « Les pirates repartent à l'abordage en Asie du Sud-Est », *La Tribune* du 15 novembre 2001, p. 19.

- <sup>17</sup> CHEMINEAU Laurent, op. cit., p. 19.

- <sup>18</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. Centre d'études supérieures de la Marine (CESM). Février 1995. p. 2.

La diminution des actes recensés en 1998 est remarquable. Ce repli résulte principalement des mesures de coopération mises en place entre la Malaisie, Singapour et l'Indonésie dans le détroit de Malacca et de celles prises par le Brésil. Le répit n'est que de courte durée, en raison de la crise asiatique : en période de troubles économiques, les pays d'où proviennent les pirates ont d'autres priorités que la protection des navires venus des pays riches. Les restructurations au sein de l'armée indonésienne, imposées par le gouvernement indonésien de Gus Dur, faisaient espérer une stabilisation, voire une diminution, du nombre d'attaques de moyen niveau de violence <sup>19</sup>.

Cet espoir fut déçu puisque les chiffres de l'année 2000 atteignent le record de 469 actes dénombrés. Les résultats de 2001 ne devraient pas être inférieurs à ceux de 2000, car dans le seul premier semestre, 165 attaques ont déjà été enregistrées, contre 161 en 2000. De même, les Lloyds estiment que la seule mer de Chine abrite 20 000 pirates, indice peu propice à un espoir de réduction de l'activité de piraterie. Cette augmentation des actes s'accompagne d'une recrudescence de violence, causant des morts et des blessés parmi les victimes (72 marins tués entre mars 2000 et mars 2001, d'après l'OMI<sup>20</sup>). En 1999, dans les eaux indonésiennes, tous les pirates avaient été observés armés, sauf un seul. Ce constat montre l'évolution survenue depuis 1995-96.

#### **4.- Causes du phénomène**

##### **4.1.- La pauvreté**

La première cause de la piraterie est la pauvreté, voire la grande misère des populations dans certaines zones traversées par les routes maritimes commerciales. Ces dernières cèdent à la tentation de gains faciles aux dépens du trafic commercial. La grande majorité des actes de piraterie relève de cette logique : « 80 % des attaques sont opportunistes, c'est-à-dire le fait de pauvres types qui risquent leur vie pour quelques

---

- <sup>19</sup> FRECON Eric, op. cit., p.31.

- <sup>20</sup> CHEMINEAU Laurent, op. cit., p. 18.

dollars : pêcheurs le jour, pirates la nuit. Des villages entiers peuvent parfois s'organiser »<sup>21</sup> .

#### **4.2.- Un Etat ne contrôlant pas son espace de souveraineté**

« La faiblesse ou l'inexistence de l'Etat sont également directement en cause dans certains cas (Somalie, Angola, Sri Lanka). Mais un Etat fort peut aussi avoir ses faiblesses. Ainsi la Chine, dont le boom économique et la politique centralisatrice se satisfont de la contrebande de produits agroalimentaires ou de construction. Ailleurs, c'est la violence urbaine qui se déplace vers la mer (Rio de Janeiro, Lagos) »<sup>22</sup>.

#### **4.3.- La tradition**

Une autre cause peut être la tradition de piraterie entretenue dans certaines régions et le statut social, loin d'être infamant, dont jouissent les pirates. Les attaques des pirates malais contre les bâtiments de la compagnie des Indes orientales, au XIX<sup>e</sup> siècle, sont même considérées comme les prémices des revendications d'indépendances de la région. L'appartenance de la piraterie à la culture locale tend à « normaliser » sa pratique et contribue à sa pérennité<sup>23</sup> .

#### **4.4- La piraterie opportuniste**

Certains experts estiment que l'afflux de « boat people » au large du Viêt-nam dans les années 1980 provoqua une piraterie opportuniste dans le golfe de Thaïlande, en raison de l'appât de gains faciles à réaliser et de la haine ethnique envers les victimes : les pêcheurs thaïs alternaient la pêche et la traque aux réfugiés.

### **5.- Recensement problématique des actes de piraterie**

Il faut cependant émettre une réserve sur l'exactitude du nombre d'actes de piraterie déclaré et pris en compte dans les statistiques. L'importance de la collecte et de la

---

- <sup>21</sup> CHEMINEAU Laurent, op. cit., p. 18.

- <sup>22</sup> BAUMARD Louis, « La piraterie reste ce qu'elle était », *Le Marin* du 29 décembre 1995, p. 4.

- <sup>23</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p.33.

diffusion de l'information est primordiale mais se heurte à de grandes difficultés : les Etats, pour des questions d'image de marque et d'intérêts économique-politiques, de même que les victimes, sont réticents, voire incapables de dénoncer ou de témoigner des réalités concrètes et statistiques de la piraterie.

### **5.1.- Image de marque des Etats**

Les Etats, en reconnaissant l'existence d'actes de piraterie dans leurs zones de souveraineté, risquent de dissuader d'éventuels investisseurs en raison de l'insécurité. De même, une polémique subsiste entre les Etats et le BMI<sup>24</sup>, qui recense les déclarations d'actes de piraterie, sur le fait de comptabiliser les vols dans les ports comme des actes de piraterie. Les Etats estiment qu'ils relèvent du crime local et que leur prise en compte n'a pour effet que de gonfler les statistiques.

### **5.2.- Réticences des victimes**

Les capitaines de navires victimes de pirates répugnent à déclarer l'agression lorsqu'elle se limite à des pertes matérielles. Il préfère les faire passer en pertes et profits plutôt que de devoir s'arrêter dans le port le plus proche, perdre du temps en formalités administratives pour aller à quai et enfin porter plainte. Cette perte de temps peut en effet bouleverser le plan de route du bâtiment. Par conséquent, les actes de piraterie ne sont déclarés – lorsqu'ils le sont - qu'une fois la destination du navire atteinte, avec un retard de plusieurs jours. Dans ces conditions, toute intervention à l'encontre des pirates est impossible. Ils ont toute latitude pour poursuivre leurs exactions dans les parages de la première agression. Toute enquête éventuelle est également rendue aléatoire par l'ancienneté de la piste.

### **5.3.- Augmentation du coût des assurances**

Une autre cause de réticence des capitaines de déclarer une agression provient de recommandations données par leur armateur, qui craint que les incidents à répétition ne nuisent à leur image de marque et à leur crédibilité et ne fassent augmenter la prime d'assurance.

---

- <sup>24</sup> Bureau Maritime International

Ainsi, l'agence américaine Special Ops Maritime Security Agency, spécialisée dans l'intelligence maritime, déclare que seule la moitié des actes de piraterie est officiellement notifiée<sup>25</sup>.

## **6.- Coût de la piraterie**

### **6.1.- Coût matériel**

D'après certains journaux asiatiques, la piraterie coûterait 16 milliards de dollars chaque année. Mais ce chiffre n'est pas vérifiable. La Lloyds évalue quant à elle à 200 millions de dollars la seule disparition de navires<sup>26</sup>. En 1997, les compagnies maritimes asiatiques ont dépensé à elles seules entre 1,6 et 2,3 milliards d'euros en primes d'assurances. En mai 1998, 2 mois après la crise économique en Indonésie, l'Institute of London Underwriters et la compagnie londonienne d'assurance Lloyd décidèrent de placer ce pays sur la liste des pays à risques. Les primes des navires croisant dans les eaux territoriales indonésiennes furent réhaussées de 10 à 20 %<sup>27</sup>.

La piraterie dans le détroit de Malacca a amené le Japon à étudier le déroutement de son trafic maritime commercial par la route du Nord (nord de la Russie), pour éviter de subir les attaques dans les détroits indonésiens. Ce phénomène a également amené le gouvernement britannique à envisager d'envoyer des bâtiments de la Royal Navy pour protéger ses navires de commerce et ses intérêts dans les détroits d'Asie du Sud-Est<sup>28</sup>.

### **6.2.- Coût humain**

Il est très difficilement chiffrable en raison même de l'incertitude qui règne sur le nombre d'actes de piraterie réellement perpétrés. Entre 1983 et 1985, le HCR<sup>29</sup> estime que les pirates ont arraisonné plus d'une embarcation de « boat people » sur deux,

---

- <sup>25</sup> KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, op. cit., p. 6.

- <sup>26</sup> CHEMINEAU Laurent, op. cit., p. 18.

- <sup>27</sup> KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, op. cit., p. 6.

- <sup>28</sup> DELAVOET David, « La piraterie maritime en Asie du sud – est et ses conséquences », *Thèse de doctorat*.

- <sup>29</sup> Haut Commissariat aux Réfugiés

entraînant la mort de plus de quatre cents personnes, le viol de plus de sept cents femmes et l'enlèvement de plus de six cents individus. Ces chiffres sont sous – estimés en raison du manque de rigueur et de moyens employés pour les établir. Une estimation plus réaliste fixerait le nombre de victimes à des dizaines de milliers<sup>30</sup>. L'OMI<sup>31</sup> estime, avec les mêmes réserves dues à la sous-estimation du nombre d'actes de piraterie, à soixante douze le nombre de tués dans les mers d'Asie, entre mars 2000 et mars 2001<sup>32</sup>.

---

- <sup>30</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p.15.

- <sup>31</sup> Organisation Maritime Internationale

- <sup>32</sup> CHEMINEAU Laurent, *op.cit.*

## Deuxième partie

### Le cadre juridique de la répression de la piraterie

La définition du cadre juridique applicable dans la lutte contre la piraterie est rendue particulièrement complexe, dans la mesure où deux régimes juridiques doivent être considérés et coexistent de part et d'autre de la ligne séparant la haute mer des eaux territoriales, sous souveraineté d'Etat. Cette complexité est encore renforcée par la multiplicité des nationalités qui peuvent être prises en compte, depuis celle de la compagnie possédant le navire jusqu'à celle du propriétaire des conteneurs transportés, et par l'absence de hiérarchisation formelle des différents Droits les uns par rapport aux autres. Tout cela complique singulièrement les possibilités légales d'intervention contre les pirates.

#### 1.- Quelle Droit appliquer ?

La lutte contre la piraterie relève plus d'un sujet plurinational qu'international. En effet :

- Il n'existe pas d'autorité judiciaire internationale pour instruire et conduire des procès contre des personnes physiques : la Cour Internationale de Justice de La Haye n'a de compétence que dans le cas de litiges entre Etats ;
- Plutôt subsidiaire que s'imposant hiérarchiquement par rapport au Droit constitutionnel, le Droit international légifère contre la piraterie parce qu'aucune autre autorité ne peut légalement s'imposer en eaux internationales. Encore ce rôle subsidiaire n'est-il que normatif puisqu'il ne fait que prescrire des délégations d'autorité en réglant l'attribution de droits – voire même de devoirs – répressifs aux Etats. En quelques sortes, il comble le vide juridique en tissant des passerelles avec les juridictions nationales<sup>33</sup>.

---

- <sup>33</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 20.

## **1.1.- Zones hors juridiction des Etats**

La mer et les zones hors souveraineté ne sont soumises à aucune juridiction nationale ; mais de nombreux acteurs aux nationalités variées les empruntent continuellement. Les navires sont le plus souvent plurinationaux, d'une manière ou d'une autre :

**1.1.1.- Acteurs de nationalités variées :** le problème de la juridiction applicable reste extrêmement complexe, précisément parce qu'aucune juridiction territoriale ne s'impose. La réalité actuelle des activités maritimes est telle que de nombreux acteurs de nationalités différentes interviennent sur un même bâtiment <sup>34</sup> :

- Le système de pavillon de complaisance attire les grands armateurs de nationalités différentes de celles des pays qui les proposent (Libéria, Panama, Grèce et Chypre) . Propriétaires et navires sont ainsi de nationalités différentes ;
- les hommes d'équipage viennent de pays où la main d'œuvre est peu coûteuse (Ukraine, Philippines, pays d'Afrique), alors que les officiers sont assez souvent occidentaux du fait du niveau de formation plus élevé requis : les équipages sont donc presque toujours plurinationaux ;
- les affréteurs proviennent du monde entier, et avec la généralisation de la conteneurisation, plusieurs dizaines d'affréteurs de nationalités diverses sont représentés sur un même navire ;
- enfin, le premier assureur maritime demeure la compagnie britannique Lloyds.

**1.1.2.- Compétences en cas d'acte de piraterie :** le Droit international de la mer fixe les règles juridiques, les droits et les devoirs de ces acteurs lorsqu'ils interagissent. En cas de piraterie, plusieurs juridictions pourraient être invoquées pour la poursuite, l'arrestation et le règlement du sort des pirates<sup>35</sup> : le ou les Etats dont les pirates sont ressortissants au titre de la responsabilité pénale, l'Etat du pavillon, au titre d'exaction sur son territoire national, les Etats des passagers au titre de la protection de leurs

---

- <sup>34</sup> DELAVOET David, « La piraterie maritime, un fléau actuel », *BEM* n°8. Cote 1060.9, n° 8500. *Op. cit.*

- <sup>35</sup> DELAVOET David, « La piraterie maritime, un fléau actuel », *BEM* n°8. Cote 1060.9, n° 8500. *Op. cit.*

nationaux, ceux de l'armateur, des affréteurs ou de l'assureur, au titre des préjudices matériels subis, ... .

Dans la cas précis de la piraterie, le Droit international prescrit les compétences en matière de poursuite et de jugement des contrevenants. L'article 101, considérant que la piraterie est un crime universel, déclare qu'il doit être réprimé par tous, pour le bien de tous. C'est le sens de l'article 100, qui stipule que les Etats « coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie ». Au terme de l'article 105 de Montego Bay, tout Etat peut intervenir face à un cas de piraterie stricto sensu, c'est-à-dire en haute mer ou en zone hors souveraineté : tout navire de guerre, ou navire affecté à un service public, peut intervenir en haute mer ou en un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, sur un bâtiment civil qui se livre à un acte de piraterie, sans avoir à rechercher l'accord préalable de l'éventuel Etat du pavillon. L'article 105 précise également la juridiction à appliquer aux pirates : les tribunaux de l'Etat dont les navires ont réalisé la capture des pirates sont habilités à infliger des peines aux contrevenants et à statuer sur le sort du bâtiment pirate et des biens possédés ou volés par lesdits pirates<sup>36</sup>.

**1.1.3.- Exemple de la France :** la France met en œuvre ce principe d'action. La loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, précise les compétences juridiques des commandants de bâtiments de la Marine et des commandants de bord des aéronefs de l'Etat. Ces derniers sont habilités à exercer et faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition à l'encontre de navires qui se livreraient à des actes illicites prévus par la loi française et le Droit international. Ces mesures comprennent la reconnaissance du navire suspect, sa visite et son déroutement. Cette même loi définit en outre les modalités de recours à la force, au cas où le navire contrevenant n'exécuterait pas les instructions données.

La cohérence de cette procédure d'attribution est justifiée car il apparaît logique, pour des raisons pratiques d'opportunités, que tout Etat puisse se saisir d'un cas de piraterie,

---

- <sup>36</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 20.

en l'absence de toute force de police maritime ayant compétence spécifiquement en « res nullius ». Il n'est pas moins logique que ce soit l'Etat capteur qui, ayant initié la procédure, la pousse à son aboutissement en assurant la traduction en justice des pirates. En tout état de cause, c'est bien l'action et la juridiction des Etats qui sont requises au cas par cas et réglées par le Droit international et non par une coopération internationale mise en place au profit d'une juridiction pénale internationale<sup>37</sup>.

## **1.2.- Zones sous juridiction d'un Etat**

Les activités similaires en tout point à la définition de la piraterie de l'article 101, mais s'étant déroulées dans des eaux sous souveraineté, qualifiées d'actes de brigandage en mer, sont du ressort exclusif de l'Etat dans les eaux duquel ces actes se sont produits.

C'est la principale limitation à la répression de la piraterie. Il est, en effet, impossible d'imposer – malgré la belle théorie de la hiérarchie des normes – une juridiction internationale qui porterait atteinte aux droits souverains des Etats. Comment un pays pourrait-il accepter qu'un navire d'Etat étranger, seul habilité à réprimer la piraterie conformément à la convention de Montego Bay, puisse naviguer dans ses eaux territoriales sous prétexte de police en mer – surtout s'il appartient à une nation avec laquelle il existe ou a existé des différends au cours de l'histoire proche ou passée<sup>38</sup> ? C'est la porte ouverte à tous les débordements. Aucun Etat n'aurait ratifié une convention contenant de tels principes. Or l'essence même du Droit international repose sur les conventions par lesquelles les Etats se lient<sup>39</sup>.

Le détroit de Malacca constitue un exemple type de ce genre de problème : son statut a évolué de détroit international à celui d'eaux territoriales, suite aux traités Indonésio-Singapourien de mai 1973 et Indonésio-Malais de mars 1979. Il a perdu son statut international de haute mer et sa police relève désormais de l'autorité des trois Etats

---

- <sup>37</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 21.

- <sup>38</sup> DELAVOET David, « La piraterie maritime, un fléau actuel », *BEM* n°8. Cote 1060.9, n° 8500. *Op. cit.*

- <sup>39</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 21.

riverains. Les pirates, qui connaissent le Droit international, sont même passés maîtres dans l'art d'exploiter les eaux territoriales <sup>40</sup>: ils commettent leurs forfaits en eaux malaises ou indonésiennes et franchissent les quelques brasses nécessaires pour changer de domaine maritime et obtenir ainsi l'impunité <sup>41</sup>. En effet, le Droit international est particulièrement clair, aussi bien en ce qui concerne la piraterie que le brigandage :

- un navire d'Etat ayant entamé une poursuite de pirates à partir de la haute mer doit cesser sa poursuite lorsque ceux-ci sont entrés dans les eaux de leur Etat ou d'un Etat tiers, sauf s'il en reçoit l'autorisation expresse et circonstancielle de la part de cet Etat ou si ce sont ses propres eaux. Dans le cas des eaux territoriales d'un Etat, cette autorisation est trop longue à obtenir, ce qui permet aux pirates de s'échapper ;
- un navire d'Etat poursuivant des brigands à partir de ses eaux territoriales peut continuer la poursuite dans les eaux internationales à condition que celle-ci ne soit interrompue à aucun moment ; et ce, jusqu'à la limite des eaux d'un Etat tiers, sauf autorisation expresse de ce dernier.

## **2.- Limites du Droit international**

### **2.1.- Impuissance à faire respecter le Droit international**

On peut s'interroger sur la vanité de légiférer sur un espace immense, sur lequel aucun Etat ne dispose de la puissance nécessaire pour faire respecter les lois. En effet, malgré les structures de sûreté existant à terre, la lutte contre la criminalité et la délinquance s'avère délicate. Que dire en mer, où aucune permanence ne peut être maintenue ? Cette absence de navires d'Etats est d'autant plus marquée depuis la disparition du bloc soviétique : une conséquence secondaire de la guerre froide sur mer était la permanence de nombreuses unités en mer, notamment autour des Philippines, avec les bases de Subic Bay et de Clark pour les Américains, et du Vietnam, à Cam Ranh, pour les Soviétiques. Cette présence avait un effet dissuasif certain sur les pirates.

---

- <sup>40</sup> DELAVOET David, « La piraterie maritime, un fléau actuel », *BEM* n°8. Cote 1060.9, n° 8500. *Op. cit*

- <sup>41</sup> DELAVOET David, « La piraterie maritime, un fléau actuel », *BEM* n°8. Cote 1060.9, n° 8500. *Op. cit*

Le drame des « boat people » dans le golfe de Thaïlande, de 1979 à 1989 constitue un exemple patent de l'impuissance des Etats à faire respecter le Droit international. Pendant cette période, en dépit de la présence des flottes de la guerre froide en haute mer, des dizaines de milliers de réfugiés ont été victimes des pirates. Les très rares témoins et les preuves de ces forfaits rendaient d'éventuelles poursuites judiciaires plus qu'hasardeuses<sup>42</sup>.

## **2.2.- Vis-à-vis des Etats concernés par la piraterie**

La législation internationale en matière de piraterie se heurte à un double obstacle insurmontable qui ne lui permet pas de prétendre être autre chose qu'un cadre et un indicateur de la voie à suivre en matière de lutte contre la piraterie.

**2.2.1.- Respect de la souveraineté des Etats :** le Droit international impose le respect de la souveraineté des eaux territoriales des Etats. Ces Etats se refusent d'abdiquer une part importante de leur souveraineté de façon contractuelle, même pour un phénomène comme la piraterie.

**2.2.2.- Laxisme des Etats concernés par la piraterie :** la volonté politique d'en finir avec la piraterie ou le brigandage et d'appliquer le Droit international ou ses principes, peut varier radicalement selon les Etats. Ce qui peut, et est parfois, reproché, c'est le laxisme d'un Etat vis-à-vis du brigandage dans ses eaux . Son attitude vis-à-vis des pirates n'a aucune raison d'être différente de celle qu'il a vis-à-vis des délinquants à terre. Comme les bases des pirates sont situées sur le sol national, les possibilités d'action de ceux-ci dépendent donc largement du degré de complaisance que leur porte l'Etat en question.

---

- <sup>42</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 15.

### **3.- Possibilité offerte par le droit international**

La question de l'adéquation de la convention de Montego Bay, dans le cadre de la lutte contre la piraterie, peut être soulevée.

#### **3.1.- Remettre en cause de la convention de Montego Bay ?**

La modification ou des amendement apportés à la convention de Montego Bay, afin de faciliter la lutte contre la piraterie, ne se révèlent pas opportunes. Ainsi que le signale le commissaire en chef de 2<sup>o</sup> classe LAROCHE de ROUSSANE , « outre les difficultés techniques liées à la mise en œuvre des procédures d'amendement (articles 312 et 313 de la convention de Montego Bay), ... le risque reste trop grand d'une remise en cause du compromis laborieusement obtenu à Montego Bay »<sup>43</sup>.

#### **3.2.- Coopération entre les Etats**

La convention de Montego Bay prévoit, dans son article 311, que plusieurs Etats peuvent conclure des accords qui modifient ou suspendent son application, s'ils n'en altèrent pas les principes généraux. C'est sur cet étroit créneau que les Etats peuvent jouer pour lutter contre la piraterie.

La convention de Rome de 1988, portant sur la suppression des actes illégaux contre la sécurité de la navigation maritime, confirme la possibilité de mettre en œuvre cette coopération inter étatique. Elle permet notamment l'extradition des pirates capturés entre les pays signataires.

---

- <sup>43</sup> Lettre n°145 DEF/DCCM/DREM/NP du 10 juin 1998, relative à la « réunion internationale sur la piraterie (Kuala Lumpur, les 1<sup>o</sup> et 2 juin 1998) ».

## Troisième partie

### Les réalisations concrètes et les limites

La lutte contre la piraterie implique de nombreux acteurs, dont l'efficacité dépend principalement de leur volonté à limiter, sinon éradiquer, le phénomène, dans le cadre fixé par les régimes juridiques nationaux et internationaux :

- Les organisations intergouvernementales, dont la neutralité est reconnue et appréciée, interviennent dans la lutte contre la piraterie, mais en se limitant à des observations et des audits, permettant de mieux appréhender le fléau et, par là même, de mieux agir à son encontre.
- Les Etats riverains, concernés par la piraterie, sont les plus aptes à lutter efficacement. Lorsque des coopérations sont réalisées entre ces différents pays, les statistiques enregistrent une baisse marquée du nombre d'attaques, preuve que la solution est à portée de la main. La corruption, qui gangrène ces pays, est cependant un obstacle majeur à la lutte contre ce fléau, car la piraterie est une source de revenus importante pour certains personnages détenant des postes officiels, qui ne veulent pas voir se tarir cette manne. L'attitude de la Chine, qui tire profit de la piraterie pour imposer son emprise sur la mer de Chine, complique encore la situation et limite la marge de manœuvre des pays de bonne volonté.
- Les grandes puissances maritimes, dont les navires de commerce empruntent les axes commerciaux soumis aux attaques des pirates, sont également acteurs. Leur marge de manœuvre est également restreinte par le Droit international et les relations diplomatiques les liant aux divers Etats. Il leur reste cependant des moyens d'action non négligeables.
- L'opinion publique internationale et des lobby de professionnels de la mer, comme les armateurs et les assureurs maritimes, peuvent, enfin, peser sur certains Etats, notamment en menaçant de s'attaquer à leur image de marque : le risque de voir les éventuels investisseurs fuir en raison de l'insécurité ambiante est pris très au sérieux par les différents Etats.

## **1.- Les réalisations concrètes des Organisations Intergouvernementales**

Le suivi constant de la lutte contre la piraterie est assurée par les OGI<sup>44</sup>, qui s'attachent à coordonner les actions des Etats concernés, sur le terrain, et, le cas échéant, à leur en donner les moyens. Comme dans toute guerre, l'information et le renseignement, permettant de mieux connaître l'ennemi, sont primordiaux pour définir une stratégie et mettre en place un outil répressif efficace. Deux organismes internationaux assurent un service public dans le cadre de la lutte contre la piraterie :

### **1.1.- L'Organisation Maritime Internationale (OMI)<sup>45</sup>**

Cette agence de l'ONU a un rôle essentiellement réglementaire et se préoccupe surtout des problèmes relatifs à la sûreté de la navigation, notamment en ce qui concerne le trafic commercial. Elle s'est intéressée à la piraterie à la suite de la recrudescence spectaculaire des actes de piraterie dans le détroit de Malacca au début de la décennie 90. Les gouvernements membres de l'OMI se sont, en effet, montrés particulièrement inquiets à l'égard de la piraterie dirigée contre les navires transportant des matières dangereuses, susceptibles de provoquer des catastrophes écologiques à la suite d'un acte de piraterie, alors que l'équipage est aux mains des pirates et ne peut manœuvrer le bâtiment. La piraterie commise à l'encontre des autres bâtiments, comme les navires de pêche ou de transport de fret, ne représente pas les mêmes risques et n'implique pas d'intérêts économiques aussi importants. Elle n'a par conséquent pas provoqué de réaction particulière de l'OMI.

Son action est de compiler les données statistiques et les rapports d'incidents, dans le but de fournir une information la plus exhaustive sur le lieu d'agression, le nombre d'agresseurs, leur modus operandi, les blessés éventuels, les pertes et les déprédations subies. Ces compilations permettent à l'assemblée des Nations Unies de prendre des résolutions comme la A. 545 de novembre 1993, intitulée « mesures à prendre pour prévenir les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires ».

---

- <sup>44</sup> Organisations Intergouvernementales

- <sup>45</sup> des informations complémentaires sur l'OMI figurent en annexe 3.

Les limites de l'OMI sont cependant les suivantes : son travail reste dans le domaine du déclaratoire et ne va pas au-delà d'une information circonstanciée des risques encourus par les navires de commerce. « Les « résolutions » succèdent aux « condamnations » et précèdent les « recommandations »... »<sup>46</sup>.

### **1.2.- Le Bureau Maritime International (BMI)<sup>47</sup>**

La priorité du BMI, organisme soutenu et agréé par la chambre de commerce internationale (ICC), est d'entretenir des bases de données très complètes sur les actes de piraterie, dans le but d'informer ses souscripteurs et les personnes physiques ou morales intéressées. Il peut également dépêcher ses inspecteurs sur le terrain pour retrouver concrètement la trace de navires disparus, devenus « Phantom ship », et de cargaisons volées.

La recrudescence des actes de piraterie dans le détroit de Malacca en 1990-91 a motivé l'installation d'une antenne locale du BMI en Malaisie le 1<sup>o</sup> octobre 1992, l'observatoire régional de la piraterie de Kuala Lumpur. Sa mission est de centraliser, en temps réel, le recueil des rapports d'agressions par des pirates, faits par les victimes, afin d'alerter le plus rapidement les autres navires dans les parages du lieu d'agression. Son activité consiste également à faciliter et accélérer les formalités légales consécutives à une attaque de pirates pour inciter les capitaines à déclarer, auprès des autorités compétentes, les agressions dont leur navire a été victime. Ses services sont gratuits car financés par les contributions volontaires d'armateurs et de compagnies d'assurance.

### **1.3.- Réalisations**

Ces organisations intergouvernementales ont le très grand mérite de travailler sur les problèmes de piraterie sans trop être suspectées d'ingérence au profit d'un pays tiers ou d'arrière-pensées néo-impérialistes. Leur travail de recensement et de recherche, dans la mesure où il ne s'accompagne pas d'actions armées contre les pirates, contribue à les faire accepter et reconnaître par les différents Etats concernés par la piraterie.

---

- <sup>46</sup> DELAVOET David, « La piraterie maritime, un fléau actuel », *BEM* n°8. Cote 1060.9, n° 8500. *Op. cit*

- <sup>47</sup> des informations complémentaires sur le BMI figurent en annexe 4.

Les efforts conjoints de l'OMI et du BMI ont permis un meilleur taux de recensement des actes de piraterie sur les navires de commerce, une bonne analyse des modes opératoires des pirates et ainsi la prescription de contre-mesures pertinentes. Même s'ils n'ont pas d'actions directes dans la répression de la piraterie, le recueil, la diffusion et la circulation de l'information contribuent à une meilleure connaissance du fléau.

Cette circulation de l'information est tout particulièrement importante dans le cas des « phantom ships ». Pour retrouver ces navires, qui disparaissent puis réapparaissent maquillés et naviguent pour la compte de nouveau propriétaire, plus ou moins conscient de cette situation, il est nécessaire de coordonner les actions des services de police nationaux et des organisations internationales.

#### **1.4.- Limites de l'action des organisations intergouvernementales**

**1.4.1.- Constitution d'un réseau mondial de recueil d'information :** pour cela, il est nécessaire de financer l'implantation d'observatoires régionaux, capables de remplir les mêmes missions que celui de Kuala Lumpur. Un second observatoire devait en effet être implanté en Afrique, mais des difficultés de financement ont obligé le BMI de renoncer à ce projet <sup>48</sup>.

**1.4.2.- Critères de recensement des actes de piraterie :** Il faut également que les critères de recensement des actes de piraterie soit universellement acceptés et exempts de suspicion. Le BMI<sup>49</sup> inclut dans les actes de piraterie les vols dans les ports. Certains responsables asiatiques de la lutte contre la piraterie, dont l'amiral Noor Aznar, coordinateur de la lutte contre la piraterie en Malaisie<sup>50</sup>, l'accusent de les comptabiliser afin d'augmenter les statistiques. En effet, l'augmentation du nombre d'actes de piraterie s'accompagne automatiquement de celui du coût des assurances dans les régions concernées. Comme le financement du BMI<sup>49</sup> est assuré par des armateurs et des assureurs<sup>51</sup>, les accusateurs concluent rapidement à la manipulation<sup>52</sup> : le BMI

---

- <sup>48</sup> DELAVOET David, « La piraterie maritime, un fléau actuel », *BEM* n°8. Cote 1060.9, n° 8500. *Op. cit*

- <sup>49</sup> Bureau Maritime International

- <sup>50</sup> Maritime Enforcement Coordination Center

- <sup>51</sup> BAUMARD Louis, *op. cit.*

augmenterait artificiellement le nombre d'actes de piraterie afin de pérenniser son existence et son financement.

Les Etats impliqués dans la piraterie utilisent cette accusation fallacieuse pour tenter de préserver leur image, en minimisant les actes de piraterie et en les recensant dans une autre catégorie de délits. Les problèmes rencontrés par le BMI<sup>53</sup> pour trouver les fonds nécessaires à l'implantation du centre régional africain plaident contre les accusateurs. Mais l'existence même de ce litige nuit à l'efficacité de la lutte contre la piraterie et doit être clos. La prise en compte par l'ASEAN<sup>54</sup>, organisation locale, ou l'OMI<sup>55</sup>, organisation internationale, d'une partie du financement pourrait éventuellement permettre de disperser les doutes.

## **2.- L'action des Etats**

### **2.1.- Intérêt des Etats à intervenir**

Les Etats sont les premières victimes de la piraterie dans la mesure où celle-ci nuit à leur image de marque et dissuade d'éventuels investisseurs étrangers, en raison de l'insécurité qu'elle fait régner dans la région. Il est donc de leur intérêt de lutter efficacement contre ce phénomène. Ils sont d'ailleurs les plus aptes à lutter efficacement contre la piraterie, en s'attaquant notamment aux bases des pirates<sup>56</sup>. C'est en effet l'unique moyen de défaire la piraterie et de la priver de ses soutiens et de ses fondements<sup>57</sup> : cela comprend des actions sur les communautés villageoises dont le

---

- <sup>52</sup> CHEMINEAU Laurent, op. cit., p. 19.

- <sup>53</sup> Bureau Maritime International

- <sup>54</sup> Association of South East Asian Nations : Association des nations du Sud-Est asiatique, réunissant Brunei, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, le Vietnam.

- <sup>55</sup> Organisation Maritime Internationale

- <sup>56</sup> KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, op. cit., p. 6.

- <sup>57</sup> DELAVOET David, « La piraterie maritime, un fléau actuel », *BEM* n°8. Cote 1060.9, n° 8500. *Op. cit*

pirates sont issus et où ils vivent, les réseaux de contrebande qui écoulent le butin et la corruption locale<sup>58</sup>.

Singapour, par exemple, premier port du monde en termes de tonnage (15,1 millions de tonneaux de fret déchargés en 1998 et plaque tournante de 90 % du transbordement régional de marchandises à destination des ports secondaires du Sud-Est asiatique) a parfaitement compris l'enjeu de la lutte contre la piraterie pour assurer sa prospérité économique, qui, tout comme sa pérennité, dépend de la sécurité de la circulation commerciale dans le détroit de Malacca et aux abords du port. Elle s'est par conséquent investi d'elle-même dans une politique intransigeante et soutenue contre la piraterie.

## **2.2.- Conformité avec les différents cadres juridiques**

Les Etats côtiers sont les seuls à disposer du droit, des moyens et de l'autorité nécessaires pour intervenir contre la piraterie, pour peu qu'ils en aient la volonté, en pleine mer aussi bien que contre ses bases politiques et matérielles. En raison du quasi professionnalisme, de l'entraînement et de l'armement des pirates, il est nécessaire de leur opposer des forces de police lourdement équipées, voire des moyens militaires. Les Etats côtiers sont les seuls à pouvoir déployer durablement ces moyens en hommes et en matériel.

La convention de Montego Bay prévoit également, dans son article 311, que plusieurs Etats peuvent conclure des accords qui modifient ou suspendent son application, s'ils n'en altèrent pas les principes généraux. C'est sur cet étroit créneau que les Etats peuvent jouer pour lutter contre la piraterie.

## **2.3.- Réalisations concrètes**

**2.3.1.- Les réalisations concrètes unilatérales :** les réalisations concrètes et efficaces dans le domaine de la lutte contre la piraterie relèvent des actions policières et militaires menées par les Etats riverains, dans le but de priver les pirates de bases sûres, de soutien et de relais dans la société civile. Elles s'articulent autour de patrouilles dans les eaux territoriales et internationales proches, du démantèlement des réseaux de contrebande et

---

- <sup>58</sup> DELAVOET David, « La piraterie maritime, un fléau actuel », *BEM* n°8. Cote 1060.9, n° 8500. *Op. cit*

d'écoulement des produits volés et de la traduction en justice des fonctionnaires et militaires corrompus. Les différentes armées (armées de Terre, de l'Air et Marine) et diverses administrations (police, garde-côtes, douanes, service de l'immigration, ...) de chaque Etat concerné par la piraterie, participent à des degrés variés à la lutte contre ce fléau. La police et les forces navales sont généralement les plus impliquées<sup>59</sup>. Les différents Etats font également de plus en plus appel à des forces spécialement formées et dédiées à la lutte contre la piraterie comme les forces spéciales thaïlandaises sur la rivière Chao Phya, les forces spéciales de la marine malaise, ou le corps des gardes – côtes nigériens.

**2.3.2.- Moyens mis en œuvre :** les matériels mis en œuvre sont principalement des vedettes rapides, pouvant rivaliser de vitesse avec les embarcations utilisées par les pirates dans les eaux côtières, mais également des navires de plus fort tonnage, capables de rester pendant une durée significative en mer, afin d'assurer une présence dissuasive. L'hélicoptère apparaît comme un vecteur particulièrement adéquat, alliant souplesse, armement et rapidité, pour surveiller, localiser et poursuivre des embarcations de pirates<sup>60</sup>.

Cependant, la configuration de certaines zones, comme celle du détroit de Malacca, et l'étroite imbrication des bandes de pirates nécessitent la coopération des Etats riverains pour que les actions de terrain réalisées par chaque Etat soient efficaces et durables.

**2.3.3.- Réalisations multilatérales :** la piraterie dans le détroit de Malacca n'a commencé de décroître de façon significative qu'à partir du moment où l'Indonésie, la Malaisie et Singapour ont coopéré assidûment dans la lutte contre les pirates. Les mesures mises en place illustrent l'éventail des domaines à couvrir pour lutter efficacement contre la piraterie : dans un premier temps, en juillet 1992, l'Indonésie et la Malaisie ont mis en place un comité maritime commun pour s'informer mutuellement des actions entreprises unilatéralement. Parallèlement, à la même période, Singapour et l'Indonésie mettaient en place des patrouilles maritimes communes et un réseau de transmission pour échanger des informations en temps réel et autoriser automatiquement

---

- <sup>59</sup> Rapport du groupe de travail de l'OMI sur la région du détroit de Malacca

- <sup>60</sup> Rapport du groupe de travail de l'OMI sur la région du détroit de Malacca

le droit de poursuite dans leurs eaux territoriales respectives, par des mobiles du pays voisin. Dans la pratique, les poursuites étaient menées dans les eaux indonésiennes dans la plupart des cas. Un exercice en grandeur réelle, en août 1992, a permis de valider les mesures établies. A partir de décembre 1992, la Malaisie s'est jointe aux patrouilles communes. Six mois plus tard, la piraterie dans le détroit de Malacca était revenue à son niveau d'avant 1989, soit quelques attaques par an<sup>61</sup>. Une coopération s'est également mise en place entre la Thaïlande et la Vietnam<sup>62</sup>.

Un autre type de coopération inter étatique, plus discret, mais tout aussi utile, est celui exercé dans le domaine policier. La piraterie est un crime vivant en symbiose avec les formes terrestres de la criminalité, toute la logistique sous-tendant sa réalisation se trouve à terre, de même que la jouissance de son produit par les pirates<sup>63</sup>. Il est par conséquent judicieux que les polices des différents Etats échangent des informations, interpellent des pirates recherchés par des Etats voisins et démantèlent les ramifications, implantées sur leur territoire national, des infrastructures d'écoulement des marchandises volées. Ces mesures présentent l'avantage de ne pas nécessiter de matériel coûteux, de permettre d'entretenir des données actualisées et réelles sur la piraterie, de s'inscrire dans la durée et de lutter contre le cœur du problème – les bases et les réseaux terrestres – de la piraterie<sup>64</sup>.

Ainsi, la coopération inter étatique constitue-t-elle le point crucial de la lutte contre la piraterie. Elle suscite une émulation saine entre les forces des différentes nationalités impliquées. Elle permet également de limiter les connivences et les compromissions entre certains agents – voire des unités entières - et les pirates, en instaurant un contrôle croisé des différentes polices et services de chacun des Etats coopérant.

---

- <sup>61</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 28.

- <sup>62</sup> KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, *op. cit.*, p. 6

- <sup>63</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 34.

- <sup>64</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 35.

## **2.4.- Limites de l'action des Etats<sup>65</sup>**

**2.4.1.- La corruption :** la corruption de certains agents des forces de l'ordre et de personnages ayant des fonctions officielles importantes constitue un des handicaps majeurs dans la lutte contre la piraterie. En effet, il paraît difficile que des bandes organisées, armées lourdement et disposant de réseaux de recel et de contrebande, puissent prospérer en échappant à la surveillance des organes étatiques ou locaux, a fortiori dans des Etat policés comme la Chine ou l'Indonésie. Ainsi, pour l'Indonésie, les témoignages des victimes d'actes de piraterie dans le détroit de Malacca, concordent presque unanimement pour désigner leurs agresseurs comme Indonésiens, disposant du même matériel et du même équipement que les forces armées indonésiennes. D'après certains observateurs, conformément à la tradition indonésienne, les autorités contrôlent, voire dirigent, en tout cas bénéficient des exactions des pirates. Ainsi, les douaniers pourraient se livrer à la piraterie après leur service. Ces allégations audacieuses sont confirmées par l'embarras des autorités indonésiennes et l'incohérence de leurs explications lorsqu'elles tentent de se justifier. L'exemple suivant est révélateur<sup>66</sup> : en décembre 1992, deux jours après l'attaque d'un cargo par des pirates, au cours de laquelle le commandant du navire et son second avaient été tués par balles, la marine indonésienne a intercepté ce bâtiment, alors en route vers Singapour, pour « interroger » l'équipage. L'enquête indonésienne conclut à une mutinerie et la police incita très fortement l'équipage à confirmer cette thèse, tout en leur interdisant de rallier Singapour.

**2.4.2.- La Chine et la corruption :** la Chine constitue le cas le plus avéré de complicité entre autorités et criminels de la mer<sup>67</sup>. Pendant les années 90, de nombreux témoignages ont révélé que des vedettes chargées d'hommes en uniformes de l'armée chinoise forçaient les bâtiments à pénétrer dans les eaux territoriales chinoises et, après les avoir accusés de se livrer à la contrebande, les taxaient de fortes sommes d'argent avant de les laisser repartir. Ils pouvaient également dérouter leurs victimes vers un port

---

- <sup>65</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 29.

- <sup>66</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 29.

- <sup>67</sup> KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, *op. cit.*, p. 6.

chinois, où la cargaison était confisquée et transférée sur un autre navire ou débarquée. L'équipage et le navire étaient relâchés après 30 à 45 jours de détention, après paiement d'une « amende ». Lorsque les pirates étaient capturés par les autorités chinoises, la cargaison s'avérait trop intéressante pour être rendue à son propriétaire de droit.

L'arraisonnement illégal de navires ne peut se concevoir sans la complicité d'officiels. Il en est de même pour la saisie, le détournement et l'écoulement des cargaisons des navires. Enfin, l'utilisation flagrante de navires volés, sous pavillon chinois et avec de vraies – fausses licences d'exploitation chinoises, confirme l'implication d'officiels de haut niveau<sup>68</sup> : 99 % des bâtiments volés ont été retrouvés en Chine, qui offre des ports sûrs dans le Sud, dont les notables seraient corrompus par les chefs des triades.

Pékin explique, en le reconnaissant à mots couverts, que cette corruption est le fruit de l'ouverture à l'économie de marché des territoires côtiers de Chine du sud. Malgré quelques exécutions sommaires, Pékin ne peut enrayer l'essor de cette corruption et du capitaliste sauvage : début 2000, 300 enquêteurs, envoyés dans le Fujian par le Premier Ministre, ont arrêté près de 200 notables, dont le chef de la police et des douanes de la ville. Ils étaient soupçonnés d'avoir accepté de l'argent d'un trafiquant chinois, dont le réseau de contrebande aurait porté sur une valeur de marchandises estimée à 10 milliards de dollars américains, pour le laisser importer clandestinement des armes, du pétrole brut, des voitures et des dérivés pétrochimiques.

Lorsque des enquêtes du BMI<sup>69</sup> permettent de retrouver un bâtiment fantôme en Chine, les autorités chinoises demandent de l'argent pour la restitution du navire : pour l'*Anna Sierra* et le *Petro Ranger*, elles demandèrent 400 000 dollars américains. Bien que signataire de la convention de Rome de 1988, portant sur la suppression des actes illégaux contre la sécurité de la navigation maritime, qui permet notamment l'extradition des pirates capturés entre les pays signataires, la Chine contrevient à cette

---

- <sup>68</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 30

- <sup>69</sup> Bureau Maritime International

clause et n'extrade pas les équipages des « phantom ships » découverts dans ses ports, en lieu et place des équipages d'origine <sup>70</sup>.

**2.4.3.- L'utilisation de la piraterie par la Chine :** la Chine n'est pas uniquement victime de la corruption de certains de ses fonctionnaires par les pirates. Elle utilise activement la piraterie pour appuyer sa politique hégémonique sur la mer de Chine méridionale. Dans cette zone, toute coopération internationale est rendue problématique en raison des revendications territoriales des îles Spratley et Paracels par la Chine, Taïwan, le Viêt-nam, les Philippines, l'Indonésie et Brunei. A propos des îles Paracels, riches en ressources naturelles, Henri de Fersan écrit que la Chine « est prête à tout pour interdire aux autres pays d'y naviguer. Ainsi, on constata une recrudescence des actes de piraterie dans la région, faites à partir de petits navires armés et aux équipages vêtus d'uniformes inconnus et battant pavillon chinois. Après enquête, il s'est révélé que ces pirates étaient mandatés par la marine chinoise, qui attaquait les cargos pour dissuader les navires de commerce de transiter par la mer de Chine et ainsi conserver le monopole régional »<sup>71</sup>.

Cette volonté de la Chine de considérer la mer de Chine comme une mare nostrum chinoise, à l'image de la Méditerranée sous l'empire romain, ne l'engage pas dans une démarche active d'échange d'informations et de coopération dans la lutte contre la piraterie.

**2.4.4.- Susceptibilité au sujet de la souveraineté des eaux territoriales :** un autre obstacle à l'efficacité de la lutte contre la piraterie vient du fait que la plupart des pays riverains des zones à risques, sous prétexte de souveraineté nationale et de non-ingérence sur leurs domaines maritimes, refusent systématiquement de recourir à des accords permettant la « hot pursuit », continuation d'une poursuite, entamée par des unités d'un Etat, dans ses eaux territoriales ou en haute mer, à l'intérieur des eaux sous juridiction d'un Etat voisin, sans devoir attendre l'autorisation formelle de franchir la limite des eaux territoriales.

---

- <sup>70</sup> KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, op. cit., p. 6.

- <sup>71</sup> de FERSAN Henri, « La Chine s'est réveillée », *Le libre journal*, n° 44 du 7 septembre 1994, p. 10.

Ainsi, malgré l'opportunité d'une coopération inter étatique, offerte aux Etats riverains par la convention de Montego Bay, le principe de non-ingérence dans les affaires intérieures d'autrui reste le fondement politique de l'ASEAN <sup>72</sup>.

**2.4.5.- La politique d'obstruction menée par la Chine :** devant l'augmentation des actes de piraterie enregistrée en 2000 et la faillite des différentes politiques de prévention, le Japon, particulièrement sensible aux actes de piraterie dans le détroit de Malacca car 80 % de ses approvisionnements en matières premières y transitent, a pris l'initiative de réunir les Etats concernés, afin de trouver des moyens de répression. Les Etats en cause décidèrent de mettre en place un dispositif de surveillance aérienne et maritime, à partir de flottilles spécialisées. La Chine manifesta sa réticence envers tout dispositif multinational pour les raisons suivantes :

- elle refuse de voir le Japon coordonner un tel dispositif régional de coopération en matière de sécurité maritime, en raison du rôle du Japon pendant la seconde guerre mondiale ;
- elle refuse également de voir émerger tout dispositif multinational susceptible de gêner sa politique d'expansion en mer de Chine méridionale <sup>73</sup>.

**2.4.6.- Perspectives :** même si elles laissent entrevoir des possibilités nouvelles, elles demeurent relativement peu optimistes :

- L'Australie, autre puissance locale dont l'économie dépend, comme le Japon, de la liberté de navigation dans le Sud – Est asiatique, pourrait prochainement être amenée à jouer un rôle moteur dans la lutte contre la piraterie. Le développement de son intérêt pour la « chose maritime », son appartenance à la sphère des pays de l'Asie du Sud - Est et sa base implantée sur l'île Cocos, qui se trouve sur le point d'atterrissage des navires devant embouquer les détroits indonésiens, sont des indices plausibles. Mais deux obstacles pourraient s'opposer à cette prise de position : d'une part, le coût financier que nécessite cette implication, et, d'autre part, l'attitude de la Chine, qui ne devrait pas différer de celle manifestée envers le Japon.

---

- <sup>72</sup> La piraterie, système d'une Asie fragilisée, *Le monde diplomatique*, juin 2000, p.6.

- <sup>73</sup> DE GMELINE Vladimir, « Les pirates sont de retour », *Valeurs actuelles* n° 3362 du 10 mai 2001, p. 36.

- « En Asie du Sud-Est, professionnels de la mer et juristes appellent les gouvernements de l'ASEAN<sup>74</sup> à adhérer à la convention de Rome (seuls la Chine et le Japon y adhèrent) »<sup>75</sup>. L'ASEAN pourrait, en effet, inciter ses membres à souscrire à cette convention, afin de faciliter l'extradition des pirates et permettre ainsi à certaines enquêtes d'aboutir.
- L'ASEAN<sup>76</sup>, dont le cadre d'action est celui de la médiation diplomatique et préventive, a pourtant bien essayé, ces dernières années, de réagir devant le phénomène de la piraterie, avec, pour objectif, « la fourniture de processus structurés pour la construction d'une confiance régionale et d'une coopération en matière de sécurité ». Elle s'est appuyée notamment sur les éléments fournis par le centre régional du BMI<sup>77</sup> de Kuala Lumpur<sup>78</sup>. Si les participants se sont accordés sur la nécessité d'une surveillance maritime permanente, les susceptibilités sur le respect de la souveraineté des eaux territoriales et les litiges portant sur les frontières maritimes ont empêché la mise en place d'une répression concertée. De plus, l'ASEAN est confrontée à un autre problème, qui la détourne de celui de la piraterie : elle a du mal à se recomposer après la crise économique qui a secoué cette partie du monde. En outre, l'Indonésie, qui a joué un rôle clef au sein de l'ASEAN au cours des trente dernières années, est menacée d'éclatement<sup>79</sup>. Ces préoccupations économiques et la réconciliation possible des deux Corées, dont les conséquences peuvent avoir des répercussions dans toute la chaîne Asie – Pacifique jusqu'en Indonésie<sup>80</sup>, risquent fort de faire passer au second plan la coopération inter étatique en vue de coordonner la lutte contre la piraterie en Asie du Sud-Est.

---

- <sup>74</sup> Association of South East Asian Nations : Association des nations du Sud-Est asiatique, réunissant Brunei, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, le Vietnam.

- <sup>75</sup> KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, *op. cit.*, p. 6.

- <sup>76</sup> Association of South East Asian Nations

- <sup>77</sup> Bureau Maritime International

- <sup>78</sup> SIGRIST Stéphane, « Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est », *Cols Bleus* du 12 mai 2001.

- <sup>79</sup> BETERMIER Jean, « Le nouvel environnement international », *La Baille, revue de l'association des anciens élèves de l'école navale* n° 274, janvier 2002. p. 10.

- <sup>80</sup> BETERMIER Jean, *op. cit.* p. 10.

## **2.5.- Limites de l'implication des puissances tiers**

Les Etats, dont les intérêts et les flottes de commerce sont menacés par les pirates, ne peuvent déployer des forces de lutte contre la piraterie, pour des raisons de droit international et de coût :

**2.5.1.- Respect de la souveraineté des Etats :** tout d'abord, toute action dans les eaux relevant de la juridiction d'un Etat, sans accord préalable avec cet Etat, est considérée comme une violation de sa souveraineté. L'éventualité d'un tel accord est d'ailleurs inconcevable : pour l'Etat en question, ce serait un aveu d'impuissance et de renoncement à sa souveraineté, s'il autorisait un pays tiers à agir indépendamment dans ses eaux territoriales, même dans le cadre très ciblé de la lutte contre la piraterie. Les pays concernés par la piraterie sont particulièrement jaloux de leurs prérogatives. Ainsi, en 1992, la Malaisie a rejeté toute velléité de projection de bâtiments britanniques pour escorter les navires de commerce anglais transitant dans le détroit de Malacca. Une demande de déploiement d'unités et de navires japonais a récemment été rejetée pour les mêmes raisons<sup>81</sup>.

**2.5.2.- Nombre d'unités spécialisée non extensibles :** dans le cas improbable où un Etat tolérerait l'emploi de forces étrangères dans son domaine de souveraineté, seules des unités spécifiques pourraient être employées dans la lutte contre la piraterie. Ces unités, de type Royal Marines britanniques ou Commandos Marine français, sont peu nombreuses et sont déjà impliquées dans des missions, en d'autres lieux. Leur déploiement prolongé serait non seulement coûteux, mais exigerait la formation d'unité de remplacement dans les pays occidentaux, afin d'assurer les missions. Dans les contextes budgétaires actuels, une telle hypothèse n'est pas concevable. Une action coup de poing peut bien entendu être envisagée. Elle serait cependant sans conséquence réelle car la lutte doit s'inscrire dans le durée.

**2.5.3.- Casques bleus de la mer :** même la création d'un corps de « casques bleus de la mer », sous l'égide des Nations Unies, « véritable serpent de mer de la lutte anti-

---

- <sup>81</sup> Emission « Thalassa » relative au détroit de Malacca

piraterie, a jusqu'ici achoppé sur deux points cruciaux : le fardeau financier d'une telle unité permanente et la souveraineté des Etats de la région. »<sup>82</sup> .

**2.5.4.- Moyens d'action :** pour les pays occidentaux, participer directement à la lutte contre la piraterie se limite à l'investissement de fonds, avec le risque de voir ces fonds détournés, en raison de la forte corruption régnant dans les pays où sévit la piraterie, à la mise en place d'infrastructure, comme l'observatoire régional de la piraterie de Kuala Lumpur, antenne locale du BMI en Malaisie, et à l'envoi de conseillers techniques et d'instructeurs. Ainsi, certaines unités des forces armées indonésiennes ont été formées aux techniques de contre-terrorisme maritime auprès du GIGN<sup>83</sup> français<sup>84</sup>. De même, « les Etats-Unis, particulièrement concernés par l'insécurité au Brésil, ont proposé à ce pays la même aide technique qu'à l'Argentine et au Guatemala, à savoir l'envoi d'équipes spécialisées de Cost Guards »<sup>85</sup>.

**2.5.5.- Incitations :** ces pays peuvent également agir par incitations plus ou moins appuyées, pour amener les Etats concernés par la piraterie à adopter des mesures efficaces de lutte. Cette politique de l'incitation peut cependant revêtir différentes formes, suivant les pays considérés. Ainsi, pour les pays du Sud-Est asiatique, une campagne de presse bien orchestrée, menaçant de tarir les investissements étrangers dans les pays trop laxistes ou une menace non voilée d'envoyer la Royal Navy pour assurer la sûreté des navires de commerce, ont été efficacement employées. Elles ont conduit aux accords inter étatiques de 1992, entre Indonésie, Malaisie et Singapour.

**2.5.6.- Vis-à-vis de la Chine :** les Etats, dont les flottes sont victimes des réseaux de pirates chinois, sont réticents à demander réparation et à soutenir les requêtes de leurs armateurs, car ils courtisent la Chine en raison du potentiel de son marché économique. Il en va de la lutte contre la piraterie comme pour les droits de l'homme : les Etats préfèrent agir par suggestions discrètes, en fermant les yeux sur les violations flagrantes, afin de ne pas s'aliéner les dirigeants chinois et favoriser indirectement un concurrent

---

- <sup>82</sup> KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, *op. cit.*, p. 6.

- <sup>83</sup> Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale

- <sup>84</sup> Emission de Thalassa sur le détroit de Malacca.

- <sup>85</sup> BAUMARD Louis, *op. cit.*

potentiel, moralement moins regardant. On peut également espérer que l'adhésion de la Chine à l'OMC<sup>86</sup> l'incitera à mener une lutte plus efficace contre la piraterie et la rendra plus perméable aux suggestions.

### **3.- Opinion publique internationale et lobby de professionnels de la mer**

#### **3.1.- Effet recherché**

Leur pouvoir est non négligeable et s'appuie généralement sur des campagnes de presse remettant en cause la bonne conscience collective ou visant l'image de marque des Etats laxistes envers les pirates. Cette dernière action souligne l'insécurité régnant dans la zone, en raison de l'impunité dont jouissent les pirates, ce qui entraîne une réduction des investissements extérieurs à destination de ces Etats. Elle peut, par ce biais, inciter ces pays à faire preuve de volonté et de constance dans leur lutte contre la piraterie.

Un résultat majeur a été obtenu dans le golfe de Thaïlande : alors que la piraterie d'opportunité à l'encontre des « boat people » avait débuté en 1979, sans qu'aucune volonté politique ne se montre suffisamment impérieuse pour entraver ce phénomène, l'opinion publique occidentale, alertée par les ONG et les médias en 1988, a poussé les gouvernements et l'ONU à prendre des mesures concrètes<sup>87</sup>, comme les missions de présence de forces maritimes occidentales, à des fins de dissuasion, et la surveillance des pêcheurs thaïs de la part du gouvernement thaïlandais.

Un autre exemple illustre encore l'effet de multiplicateur d'efficacité que peut avoir l'opinion publique internationale : en 1992, la Grande Bretagne, l'Allemagne et le Japon, relayés par la presse internationale et le lobbying des assureurs et des associations d'armateurs, ont contraint le gouvernement indonésien à prendre des mesures effectives contre la piraterie, dont l'image de complaisance à l'égard des pirates ternissait la réputation.

---

- <sup>86</sup> Organisation Mondiale du Commerce

- <sup>87</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 14.

### 3.2.- Limites

Les initiatives pratiques prises par le lobby des armateurs ne se soldent cependant pas toujours par des succès. Ainsi, après l'échec de la réunion des pays concernés par la piraterie, tenue en 2000 à l'initiative du Japon, et l'obstruction menée par la Chine, les armateurs ont tenté de parer au plus pressé, en attendant qu'une solution émerge au niveau des Etats. Des entreprises privées de sécurité ont été sollicitées, du type de Marine Risk Management. Cette dernière a créé, en 1998, un Piracy Rapid Response Service, apte à récupérer les bâtiments volés par des interventions rapides, dans des situations hostiles, en graduant ses actions de la négociation à des méthodes plus expéditives, non explicitées<sup>88</sup> mais aisément imaginables.

Ce recours à des corsaires assermentés se heurte tout d'abord au principe de non-ingérence dans les affaires intérieures des Etats, prôné par l'ASEAN<sup>89</sup>, qui empêche qu'un Etat ne mandate de telles sociétés dans les eaux sous souveraineté d'un Etat voisin. Ensuite, leur statut légal n'est pas clairement déterminé : elles peuvent très bien être accusées de piraterie en tentant de reprendre un navire ou des marchandises volées. Enfin, les états de service de ce genre de sociétés sont restés particulièrement discrets dans le monde maritime. Bien que la discrétion soit nécessaire dans le type d'opérations menées, ils n'ont fait l'objet d'aucun article ni de communication. De même, les statistiques de la piraterie ne révèlent pas de baisse sensible du nombre d'actes recensés, illustrant leurs actions.

---

- <sup>88</sup> DE GMELINE Vladimir, op. cit., p. 36.

- <sup>89</sup> La piraterie, système d'une Asie fragilisée, *Le monde diplomatique*, juin 2000, p.6.

## Conclusion

Les actions pour lutter contre la piraterie et le brigandage maritime sont possibles et certaines ont prouvé leur efficacité. La répression de la piraterie s'inscrit dans la lutte contre le crime, qui est de la responsabilité de chaque Etat. Il est donc évident que les premiers acteurs de la lutte contre la piraterie sont les Etats eux-mêmes. La coopération inter étatique est indispensable pour renforcer l'efficacité de chacun des Etats, en multipliant les possibilités d'appréhender les pirates et de les couper de leurs soutiens. Les organisations intergouvernementales contribuent également à cette dynamique. Les différents pays industriels, dont les navires sont victimes de ce fléau, participent à cette lutte en exerçant une présence dissuasive en haute mer, en formant du personnel spécialisé des pays concernés par la piraterie et en incitant, parfois par le biais de l'opinion internationale, les pays jugés trop laxistes envers la piraterie à s'impliquer plus sérieusement dans la lutte.

Toutes ces actions sont menées dans le respect du Droit international, qui distingue la haute mer, où tout navire d'Etat doit intervenir contre les pirates, et les eaux territoriales, dans lesquels seul l'Etat concerné peut agir et dont la souveraineté doit impérativement être respectée. La coopération inter étatique est prévue dans la convention de Montego Bay.

Le contexte actuel reste cependant profondément favorable à l'émergence ou au renforcement de la piraterie et du brigandage maritime. En effet,

- le mouvement de mondialisation et de croissance des échanges est appelé à se poursuivre et même à se développer. Le trafic maritime, qui a un taux de croissance supérieur à celui de l'économie, emprunte des routes maritimes qui sont particulièrement importantes et concentrées dans le bassin des Caraïbes, les côtes de Guinée, la mer Rouge, la mer de Chine et l'archipel Insulindien<sup>90</sup>.

---

- <sup>90</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 33.

- Les pays bordant ces zones ne contrôlent pas leur territoire et / ou leurs eaux territoriales de façon suffisamment efficace, pour différentes raisons, favorisant ainsi la rentabilité de l'activité des pirates<sup>91</sup>.

La tentation provoquée par cette accumulation de richesses, en volume ou en valeur, et la relative impunité offrent des opportunités de gains considérables avec des risques minimes par rapport aux bénéfices escomptés et des possibilités d'échec relativement faibles, aussi bien pour les pirates occasionnels que pour ceux disposant de réseaux logistiques et d'écoulement des marchandises volées<sup>92</sup>. De plus, la piraterie et le brigandage maritime demeurent des moyens particulièrement appréciés par certains Etats, qui, s'ils s'impliquaient réellement dans leur éradication, perdraient revenus et moyens de pression pour exercer officieusement leur politique.

Cette dynamique engendre un cercle vicieux, permettant l'enrichissement des pirates et l'accroissement de leur pouvoir de corruption. Il en résulte une démotivation des Etats désirant sincèrement lutter contre ces fléaux. Seule la pression internationale peut permettre de maintenir leur volonté de combattre.

La piraterie et le brigandage maritime peuvent également se diversifier vers d'autres formes d'activités maritimes illicites, ne répondant pas directement à la définition de la piraterie. Parmi ces activités, certaines utilisent directement le fruit des actes de piraterie. En effet, les « phantom ships » sont utilisés, pour leurs derniers voyages, dans des opérations illégales, comme le trafic d'armes ou l'immigration illicite. Les Etats, dont la France, ont les plus grandes difficultés à lutter contre cette forme de criminalité.

Des journalistes ont bien saisi les différents enjeux :

- « Une nouvelle piraterie s'est développée dans l'espace flou ouvert à la fois par la réduction (ou le retrait) des forces maritimes des superpuissances, les revendications indépendantistes, les conflits de souveraineté, sans oublier la crise économique. Cette

---

- <sup>91</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 32.

- <sup>92</sup> DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. *Op. cit.* p. 31.

criminalité prospère d'autant plus qu'elle jouit de la complaisance, parfois active, de certaines autorités locales »<sup>93</sup>.

- « La piraterie prospère sur le terreau des Etats corrompus, instables ou en proie aux maffias »<sup>94</sup>.

La répression est donc indispensable pour contenir la piraterie dans des proportions tolérables. Mais elle ne suffit pas à l'éradiquer. Un travail d'assainissement de fond, dans les domaines économiques, sociaux et de la corruption, doit être mené au niveau des Etats concernés par ces fléaux, parallèlement à la répression, afin d'extirper les principales causes de ce phénomène.

---

- <sup>93</sup> KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, « La piraterie, symbole d'une Asie fragilisée », *Le Monde Diplomatique* de juin 2000, p. 6.

- <sup>94</sup> CHEMINEAU Laurent, *op.cit.*

## Liste des annexes

**Annexe 1** : Répartition des actes de pirateries par régions, de janvier à mars 2001.

**Annexe 2** : Nombre d'actes de piraterie recensés dans le monde depuis 1991.

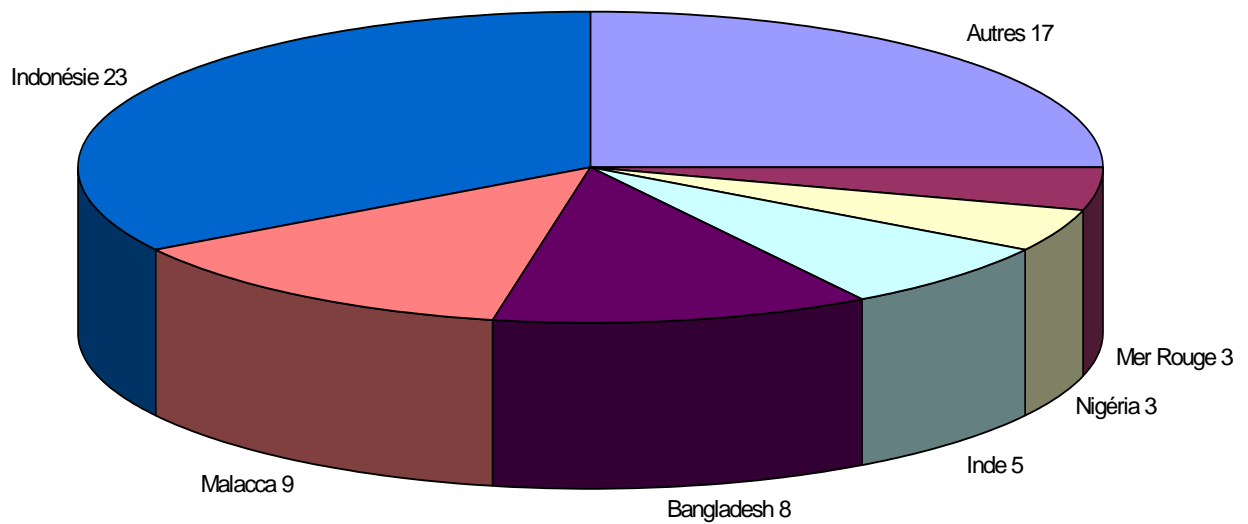
**Annexe3** : L'Organisation Maritime Internationale.

**Annexe 4** : Le Bureau Maritime International.

**Annexe 1 : répartition des actes de piraterie par régions,  
de janvier à mars 2001**

(Source Bureau International Maritime)

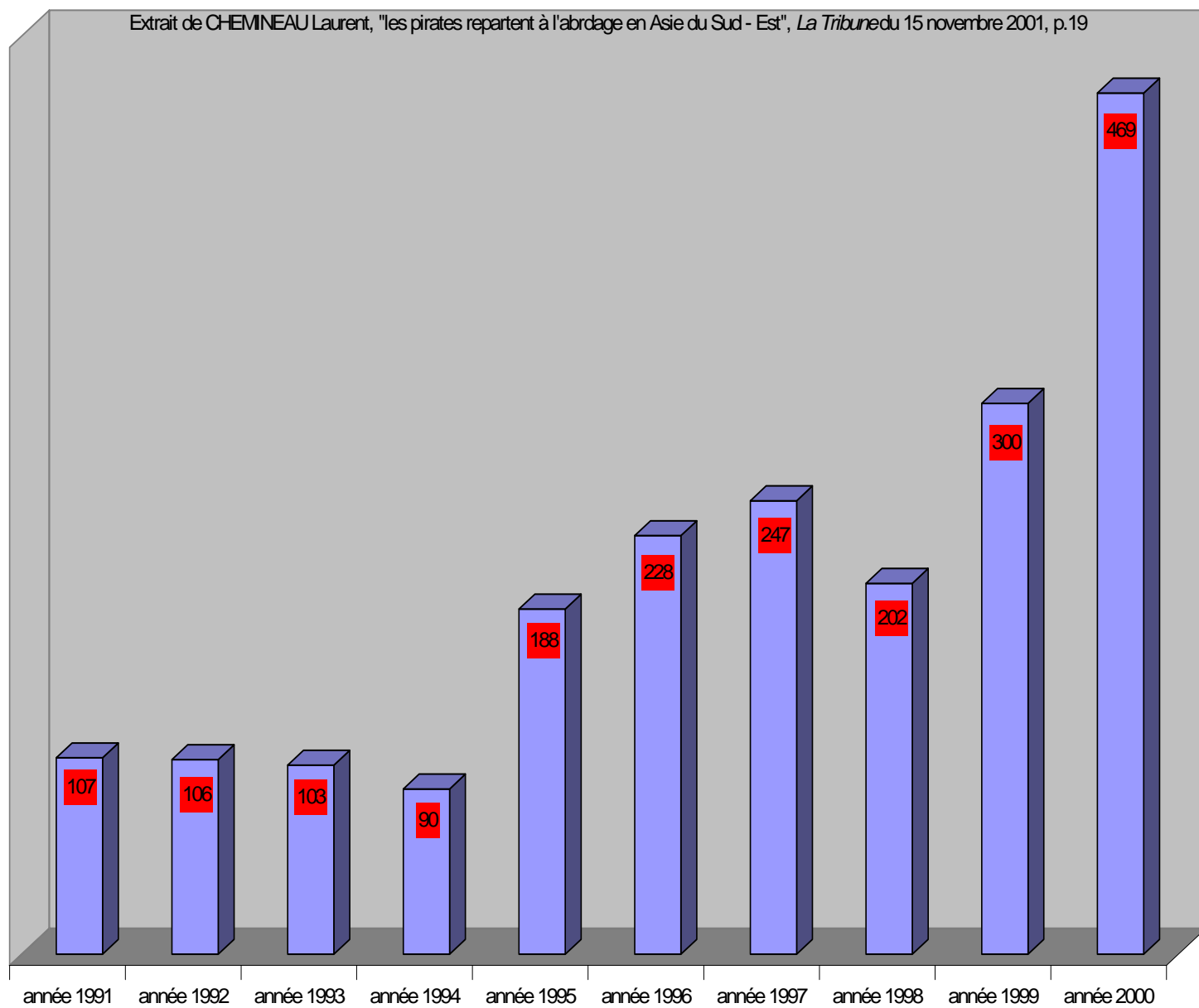
Extrait de CHEMINEAU Laurent, "les pirates repartent à l'abordage en Asie du Sud - Est", *La tribune* du 15 novembre 2001, p.19.



## Annexe 2 : nombre d'actes de piraterie dans le monde depuis 1991

(Source Bureau Maritime International)

Extrait de CHEMINEAU Laurent, "les pirates repartent à l'abordage en Asie du Sud - Est", *La Tribune* du 15 novembre 2001, p.19



### **Annexe 3 : : l'Organisation Maritime Internationale**

L'Organisation Maritime Internationale (OMI, anciennement OMCI), est une agence de l'ONU, dont la création remonte à la conférence maritime de l'ONU, le 02 mars 1948, et est basée à Londres. Regroupant 155 Etats, qui se réunissent en assemblée tous les deux ans, elle dispose d'un « conseil de la sécurité maritime » se composant de tous les membres.

Elle a pour mandat d'harmoniser les relations maritimes internationales et de régler le trafic maritime, de la même façon que l' International Air Transport Association dans le domaine aérien. L'OMI a un rôle essentiellement réglementaire dans le domaine des techniques maritimes, de l'adoption de normes de sécurité et de la lutte contre la pollution des mers. Elle se préoccupe surtout des problèmes relatifs à la sûreté de la navigation, notamment en ce qui concerne le trafic commercial. Elle ne prend pas de mesures au cas par cas, mais saisit les problèmes dans leur ensemble, les analyse et recommande des mesures de portées générales ou sectorielles, afin d'adopter des résolutions, si nécessaire.

#### **Annexe 4 : le Bureau Maritime International (BMI)**

Le Bureau Maritime International (BMI), est un organisme soutenu et agréé par la chambre de commerce internationale (ICC). Ses services sont gratuits car ce bureau est financé par les contributions volontaires d'armateurs et de compagnies d'assurance.

Le BMI est une petite structure de 21 personnes, fondée en 1981 par Eric Ellen, ex-chief constable, ancien chef de la police du port de Londres, avec l'appui de la Chambre de Commerce International. Il est basé dans la banlieue de Londres et ses services sont classés conseils, prévention et répression de la piraterie et de la fraude maritime. Le ministère de l'Intérieur britannique lui a accordé en 1985 un statut spécial lui permettant de coopérer de plein droit avec les forces de police. Il collabore également étroitement avec la Lloyd's Register (LR) et la Lloyd's maritime information services (LMIS), organismes de classification et de certification maritimes, qui détiennent un rôle important d'assistance à la répression des crimes maritimes.

# Bibliographie

## Textes réglementaires

- Convention de Montego Bay du 10 décembre, entrée en vigueur le 09 novembre 1994
- Convention de Rome de 1988
- Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer.
- Lettre n°145 DEF/DCCM/DREM/NP du 10 juin 1998, relative à la « réunion internationale sur la piraterie (Kuala Lumpur, les 1<sup>o</sup> et 2 juin 1998) ».
- Rapport du groupe de travail de l'OMI sur la région du détroit de Malacca

## Ouvrages

- JAEGER Gérard A., sous la direction de, « Vues su la piraterie, des origines à nos jours », Taillandier. Avril 1992.
- DELAVOET David, « Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN ». Cote 1060.9, n° 21 645. Centre d'études supérieures de la Marine (CESM). Février 1995.

## Thèses

- DELAVOET David, « La piraterie maritime en Asie du sud – est et ses conséquences », *Thèse de doctorat*.
- FRECON Eric, « Pirates, tigres et dragons – la piraterie maritime en Asie orientale 1998-2000 », *Thèse de doctorat*.

## Articles de périodiques et de presse

- BAUMARD Louis, « La piraterie reste ce qu'elle était », *Le Marin* du 29 décembre 1995.
- BAUMARD Louis, « Piraterie : les Etats entre impuissance et complaisance », *Le Marin* du 12 février 1999.

- BETERMIER Jean, « Le nouvel environnement international », *La Baille, revue de l'association des anciens élèves de l'école navale* n° 274, janvier 2002.
- CHEMINEAU Laurent, « Les pirates repartent à l'abordage en Asie du Sud-Est », *La Tribune* du 15 novembre 2001.
- de FERSAN Henri, « La Chine s'est réveillée », *Le libre journal*, n° 44 du 7 septembre 1994, p. 10.
- de GMELINE Vladimir, « Les pirates sont de retour », *Valeurs actuelles* n°3362 du 10 mai 2001, p36.
- DELAVOET David, « La piraterie maritime, un fléau actuel », *Bulletin d'Etudes de la Marine* n°8. Cote 1060.9, n° 8500. Centre d'études supérieures de la Marine (CESM).
- Guide anti-pirate du Commandant, *Journal de la marine marchande* du 21 mai 1999.
- HOOTON E.R., LOK Joris Janssen, SCOTT Richard, « Anti-piracy initiative is working, says Singapore », *Jane's defence weekly* du 14 mai 1997.
- KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, « La piraterie, symbole d'une Asie fragilisée », *Le Monde Diplomatique* de juin 2000, p. 6.
- La piraterie « militaire », *Le Monde* du 5 juillet 1995
- SALMON Loïc, « Nouvelles menaces en mer », *Journal de la marine marchande* du 20 juin 1997.
- SCRIBA Joël, « La piraterie maritime », *Défense nationale* n° 10, octobre 2000.
- SIGRIST Stéphane, « Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est », *Cols Bleus* du 12 mai 2001.

### **Documents audiovisuels**

- Magazine télévisée « Thalassa » sur le détroit de Malacca.
- Magazine télévisée « 7 à 8 » sur la piraterie à Guayaquil.