



## ***LA PIRATERIE MARITIME***

***La communauté internationale a-t-elle la volonté  
de prévenir et de combattre efficacement la piraterie  
et le brigandage maritime ?***

***Mémoire de géopolitique  
du commandant Jean-Claude MIGNONAT  
dans le cadre du séminaire « Les enjeux des espaces océaniques »***

***Directeur : Contre-Amiral (2S) François CARON***

***Avril 2002***

La communauté internationale a-t-elle la volonté de prévenir et de combattre efficacement la piraterie et le brigandage maritime ?

## SOMMAIRE

### PREMIÈRE PARTIE : LA PIRATERIE DE NOS JOURS

Déclin et renaissance de la piraterie

Définition, différents types de pirates et d'attaques, cadre juridique

La piraterie moderne en chiffres, l'ampleur du phénomène

Localisation : où sévissent les pirates ?

Moyens de prévention et de lutte, attitude des équipages

### DEUXIÈME PARTIE : CAUSES PROFONDES ET SOLUTIONS ENVISAGEABLES

La situation économique et politique des États côtiers

Les freins juridiques au financement de la lutte

Les actions en cours : beaucoup d'expressions de bonne volonté...

...Trop rarement soutenues par des moyens de lutte efficaces

D'autres moyens de lutte sont envisageables

Perspectives : La collaboration et les actions multinationales

## INTRODUCTION

L'écrivain britannique Joseph Conrad<sup>1</sup>, qui a navigué pendant de nombreuses années sur des navires marchands dans les mers orientales, les a appelés dans un de ses romans "les vagabonds colorés des océans". Des générations d'enfants ont dévoré l'Ile au trésor et autres aventures navales mettant en scène ces joyeux, mais aussi violents, personnages. Oublions l'histoire ancienne des "frères de la côte" et toute cette littérature picaresque, car la réalité est aujourd'hui tout autre.

En octobre 1999, le navire de charge Alondra Rainbow a quitté le port indonésien de Kuala Tanjung, à destination du Japon. Il a été arraisonné par des pirates armés qui ont mis les 17 membres de l'équipage sur un radeau pneumatique de sauvetage et les ont abandonnés en mer. Ceux-ci ont croisé la route de six navires ; mais ce n'est que onze jours plus tard qu'ils ont enfin été secourus par des pêcheurs<sup>2</sup>.

L'épreuve a dû être terrible et pourtant l'équipage de l'Alondra Rainbow a eu de la chance, dans son malheur. En septembre 1998, le Tenyu, immatriculé au Panama, a lui aussi disparu dans les eaux du détroit de Malacca alors qu'il faisait route de l'Indonésie vers la République de Corée, avec un chargement de lingots d'aluminium. Le Tenyu a réapparu plus tard dans le port chinois de Zhang Jiagang, mais sous un nom différent et avec un autre équipage. Il est presque certain que les 17 membres de l'équipage d'origine ont été assassinés.

En novembre 1998, le vraquier MV Cheung Son a été attaqué par des pirates en mer de Chine méridionale. Les 23 hommes d'équipage ont été abattus et leurs corps jetés par-dessus bord, lestés pour couler au fond de l'eau. Ce qui n'a pas été le cas pour tous, puisque des pêcheurs au large des côtes chinoises ont trouvé plus tard dans leurs filets six cadavres encore ligotés et bâillonnés.

---

<sup>1</sup> Joseph Conrad, 1857-1924. "Typhoon and other stories", récits maritimes, fut publié en 1903.

<sup>2</sup> Fait rarissime, l'Alondra Rainbow a été repris un mois plus tard par la marine indienne, en vertu de l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui autorise tout État à saisir un navire pris par des pirates.

Ces attaques seraient choquantes même s'il s'agissait de cas isolés. Mais d'après les rapports établis par l'Organisation Maritime Internationale<sup>3</sup>, il y a eu dans le monde plus de 2400 attaques de navires par des pirates, de 1984 à 2001 inclus. Dans certaines régions, ces attaques prennent un caractère inquiétant, de plus en plus violent, avec des bandes impitoyable utilisant des armes automatiques, voire des lance-roquettes. Ces nouveaux pirates ne sont donc plus ces vagabonds hauts en couleur de Conrad, mais plutôt les ennemis de l'humanité<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> L'OMI est une émanation de l'Organisation des Nations Unies.

<sup>4</sup> "hostes humani generis", c'est ainsi que les Romains définissaient les pirates.

## PREMIÈRE PARTIE : LA PIRATERIE AUJOURD'HUI

### 1. Déclin et renaissance de la piraterie

La piraterie qui a accompagné le développement de la marine à voile a pratiquement disparu pour les raisons suivantes :

- La technologie. La taille et la vitesse croissante des navires marchands au XVIIIème et XIXème siècles ont grandement désavantagé les pirates ;
- Une présence navale militaire accrue le long des principales routes maritimes vers les colonies ;
- Une administration centralisée des colonies et de la plupart des îles qui servaient d'abri aux pirates ;
- Défense du pavillon. La piraterie était perçue comme une menace internationale intolérable par des États déterminés à protéger leurs flottes marchandes.

Après la seconde guerre mondiale, ces quatre raisons majeures du déclin de la piraterie se sont estompées. Examinons ces mêmes aspects à la lumière de la nouvelle situation géopolitique issue de la décolonisation et de la libéralisation des échanges :

- La technologie. La protection offerte par la taille et la vitesse est annihilée par d'autres progrès techniques, qui se sont traduits par la réduction des équipages et la disparition de tout système de défense du navire, et pour les pirates par la possibilité de disposer d'embarcations rapides et d'armements légers mais puissants ;
- Une présence navale militaire affaiblie par la réduction de format de toutes les marines et donc moins de patrouilles ;
- Une administration décentralisée des anciennes colonies (lorsqu'elles ont gardé des liens avec l'ancien colonisateur) ou des moyens financiers des nouveaux petits États insuffisants pour se doter d'une marine ;
- Défense du pavillon. Les pavillons de complaisance sous lesquels navigue la plus grosse part du trafic (Panama, Liberia, Honduras...) ne représentent pas des

puissances navales dissuasives que pourraient craindre les pirates. En fait , il y a de plus en plus de marchandises à voler sur les océans, mais de moins en moins de monde pour y faire régner l'ordre et la loi. A ce titre, la réapparition de la piraterie peut être considérée comme un "dividende de la paix".

Dès 1983, la Suède a présenté au Comité de la sécurité maritime<sup>5</sup> un document qualifiant la situation de "préoccupante" en raison de la multiplication des attaques de pirates. À l'époque, la plupart des attaques avaient lieu la nuit, contre des navires mouillant au large de l'Afrique de l'Ouest, en général pendant qu'ils attendaient une place à quai dans un port. Le Bureau maritime international (BMI, ou IMB en anglais), créé par la Chambre de commerce internationale (CCI, ou ICC) en 1979, principalement pour traiter des questions de fraude maritime, faisait observer à cette occasion, que des attaques de ce genre avaient été signalées dès les années 70.

Après avoir discuté de la question, le MSC a préparé un projet de texte qui a servi de canevas à une résolution adoptée en novembre 1983 par l'Assemblée de l'OMI (résolution A.545(13)). Cette résolution, qui exprime une profonde préoccupation devant le nombre croissant d'actes de piraterie et de vols à main armée, reconnaît que de tels événements peuvent être une grave menace pour la vie des personnes, la navigation et l'environnement.

La résolution priait donc instamment "les gouvernements intéressés de prendre, à titre hautement prioritaire, toutes les mesures nécessaires pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires se trouvant dans leurs eaux ou à proximité de celles-ci, notamment en renforçant les mesures de sécurité".

La résolution invitait aussi "les gouvernements et les organisations intéressés à aviser les propriétaires, exploitants, capitaines et équipages de navires des mesures à prendre pour prévenir les actes de piraterie et les vols à main armée et pour réduire au minimum les conséquences de tels actes". C'était un premier pas, une première expression de (bonne) volonté pour tenter d'éradiquer un phénomène à l'époque encore marginal, mais, faute d'actions concrètes sur le terrain et de soutien politique, il a pu se développer depuis.

---

<sup>5</sup> Le Maritime Safety Committee, MSC, est le principal organe technique de l'OMI.

## 2. Qu'est-ce que la piraterie ?

Afin de comprendre pourquoi la lutte contre la piraterie est si difficile, ou si peu efficace, il faut commencer par se référer à sa définition légale. L'article 101 de la Convention de 1982 des Nations Unies sur le droit de la mer, ou Convention de Montego Bay, donne de la piraterie la définition suivante :

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

- a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
  - i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;
  - ii) contre un navire ou un aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux alinéas a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

Il est clair que de nombreux actes de violence contre des navires, en particulier ceux commis dans des ports ou des eaux territoriales ne sont pas des actes de piraterie, au regard du droit international. Ils tombent donc dans la catégorie "vol ou brigandage à main armée". Par ailleurs, lorsque l'attaque est revendiquée comme un acte politique par un groupe terroriste (séparatistes, indépendantistes et autres groupes d'opposants), elle n'est pas considérée au regard du droit comme piraterie, l'objectif de celle-ci n'étant pas de s'emparer de richesse par pur esprit de lucre (*animus furandi*). Ainsi, elle n'est parfois pas couverte par les assurances (acte politique  $\Rightarrow$  *pas de piraterie*  $\Rightarrow$  *pas d'assurance*). Ce dernier point semble maintenant avoir été pris en compte dans la plupart des contrats d'assurance, tant la distinction entre l'acte crapuleux et l'acte politique est subtile, surtout pour l'équipage qui en est victime !

Ainsi, la définition de la piraterie n'est pas très claire et le BMI en a retenu pour sa part une plus simple, qui a le mérite de couvrir tous les types d'attaques dans toutes les eaux, internationales ou territoriales : 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.

Le problème juridique essentiel demeure cependant, quelle que soit la définition retenue, l'impunité dont jouissent les pirates dans les eaux internationales, où, malgré l'article 105 de la Convention de Montego Bay en vertu duquel tout Etat peut saisir un navire pris par des pirates, personne n'est véritablement compétent.

### 3. Les différents types de pirates et d'attaques

Voyons maintenant comment opèrent les pirates et brigands maritimes. Le BMI a classé les actes de piraterie suivant leur degré de violence en trois catégories ;

- ***Low level armed robbery***, attaques opportunistes menées depuis la côte par de petites embarcations rapides et des pirates peu armés (armes blanches) qui visent à s'approprier l'argent liquide et les objets de valeur, pas la cargaison. Tous les navires, de commerce ou de plaisance, en transit ou au mouillage, sont touchés. Ces féroces pirates isolés, qui n'hésiteraient pas à couper un doigt pour voler une bague, sont en général issus des populations côtières pauvres, parfois des pêcheurs ;
- ***Medium level armed assault and armed robbery***, attaques violentes par des bandes organisées, souvent liées au crime organisé (triades, maffias) et bien armées, parfois des groupes de militaires corrompus, opérant souvent à partir d'un bateau "mère"<sup>6</sup>. Elles visent au pillage ou au vol du bâtiment ;
- ***Major criminal hijack***, activité criminelle internationale planifiée, profitant de ressources substantielles en hommes et matériel, employant un armement lourd le cas échéant. Elle vise la cargaison ou le détournement du navire pour en faire un Phantom Ship (navire réimmatriculé servant ensuite à des trafics illicites).

Dans cette dernière catégorie figurent également les pirates "militaires semi-officiels", essentiellement chinois, indonésiens ou somaliens. On peut imaginer combien il peut être effrayant pour un capitaine de voir s'approcher un patrouilleur des gardes-côtes chinois et se demander s'il s'agit de vrais gardes-côtes en service régulier qui abordent pour un contrôle, ou de vrais gardes-côtes en train d'arrondir leurs fins de mois en se livrant à la piraterie, ou encore de faux gardes-côtes, c'est à dire de vrais pirates qui ont peint leur bateau façon garde-côte. Dans les trois cas il lui faut attendre et prier ! Plusieurs cas de navires en règle arraisonnés, puis détournés vers des ports chinois, retenus sous le prétexte de contrebande et, si le propriétaire ne les a pas récupérés moyennant finances, réimmatriculés en Chine, ont été signalés au cours des dernières années<sup>7</sup>. L'attitude complaisante, pour ne pas dire complice, des autorités chinoises en la matière pourrait évoluer avec l'entrée du pays dans l'Organisation Mondiale du Commerce.

Un autre élément à surveiller de près est la diffusion de technologies duales (communication, interception et brouillage, détection, observation voire destruction) à des organisations criminelles transnationales, disposant d'importants moyens financiers<sup>8</sup>. Ces moyens sont comparables et parfois supérieurs à ceux des navires de patrouille des marines locales chargées de chasser les pirates. Enfin signalons que les complicités dont disposent les pirates sont quasi-illimitées et leur apportent un avantage certain : ils peuvent par exemple être en possession de copies des manifestes de chargement de la cargaison, ou avoir un complice à bord, clandestin ou au sein de l'équipage, qui signale régulièrement la position du navire pour permettre de calculer son interception.

#### 4. La piraterie moderne en chiffres

L'ampleur du phénomène est assez variable mais une nette tendance à la hausse est perceptible sur les deux dernières décennies. On se référera, pour une vision plus synthétique sur les vingt dernières années, au graphique présenté en annexe 1. Le nombre d'actes signalés

---

<sup>6</sup> Au moins 22 attaques ont été lancées dans les eaux indonésiennes par le gang de Chew Cheng Kiat à partir d'un petit pétrolier croisant en eaux internationales, le MT Pulau Mas, lui-même précédemment détourné.

<sup>7</sup> Les cargos MV Hye Mieko et MV Hye Prosperity (1995 et 1996), l'Anna Sierra, l'Alicia Star, le Vosa Carrier, le Jui Ho, le pétrolier malais Petro Ranger (avril 1998) et le Tenyu cité en introduction en sont quelques exemples.

<sup>8</sup> Révolution technologique : les nouveaux défis à la liberté des mers, Xavier REBOUR, Défense Nationale 05/2000

à l'OMI, après s'être stabilisé en 1996-1997 (252 actes signalés), passe de 210 en 1998 (-17 % par rapport à 1997) à 309 en 1999 (+47 %), pour atteindre 471 en 2000 (+52 %), année record, et retombe à 335 en 2001 (-27 %).

Selon le dernier rapport de la CCI sur la piraterie, le nombre global des actes de piraterie et de vols à main armée a donc baissé de 27% par rapport à l'année précédente. Mais derrière ce chiffre rassurant, qui suit une année 2000 catastrophique, il faut constater que le nombre de captures et de détournements de navires entiers (hijacking) a doublé, passant de 8 à 16. Détourner un navire, écouler sa cargaison puis éventuellement le ré-immatriculer demande une planification, des moyens et des complicités que seuls des réseaux puissants du crime organisé peuvent mettre en œuvre. Il faut en général une base de départ, qui peut être un navire, d'où l'attaque est lancée, des armes, des documents falsifiés pour le nouvel équipage et le navire, et un négociant peu scrupuleux pour la cargaison. 21 personnes ont été tuées, dont 20 en Asie, et 210 prises en otage en 2001. De plus en plus d'attaques sont effectuées avec des armes à feu, voire des lance-roquettes, de moins en moins avec des armes blanches.

Ces statistiques sont également faussées par le phénomène d'"under-reporting", qui est difficilement quantifiable, mais selon les sources la réalité serait au moins deux à trois fois plus importante que les statistiques officielles. Les raisons à cela sont multiples. La structure des marchés mondiaux oblige les armateurs à livrer rapidement les marchandises (flux tendus), toute perte de temps, comme par exemple l'immobilisation du navire le temps d'une enquête jugée inutile suite à une agression, est par conséquent insupportable. Cet état de fait n'incite pas à dénoncer les tentatives d'agression et les attaques de faible intensité. Par ailleurs, si une attaque a été violemment repoussée, avec des pertes éventuelles du côté des pirates, l'équipage ne va peut-être pas s'en vanter auprès des autorités locales. Enfin, ces dernières peuvent être complices des pirates, ou fausser les chiffres en n'enregistrant pas toutes les plaintes, afin de ne pas ternir l'image idyllique de leurs paisibles rivages.

L'impact financier de la piraterie sur l'économie globale serait, selon les sources, de 15 à 40 milliards de dollars par an. Mais ces chiffres impressionnants, au regard des budgets des pays en voie de développement où sévissent les pirates, sont en réalité insignifiants rapporté à l'ensemble du commerce maritime, qui se chiffre en milliers de milliards, et qui restera encore longtemps le moyen de transport le plus rentable pour faire circuler des biens en grandes quantités. Petite consolation pour les transporteurs : les actes de piraterie sont en

général couverts par l'assurance transport. Mais, conséquence de l'augmentation du nombre de cas, les dédommagements versés par les assureurs augmentent, entraînant avec eux les primes. La Llyod's elle-même a dû se réassurer. Dans les contrats d'Assurance étendue et d'Assurance tous risques pour les transports de marchandises, le risque piraterie est systématiquement couvert. La distinction entre piraterie et vol avec usage des armes est imprécise. Afin d'éviter tout malentendu, les deux risques sont traités de la même manière par les assureurs<sup>9</sup>.

## 5. Où sévissent les pirates ?

Depuis que la piraterie est redevenue, il y a une vingtaine d'années, un problème international de premier plan, la répartition géographique des actes répertoriés ne fait que confirmer une tendance esquissée dès le début (Cf. cartes en annexe 2). Elle se manifeste dans diverses régions du monde, avec une concentration des actes dans le sud-est asiatique, et quelques actes isolés le long des côtes africaines et d'Amérique latine, contre des navires au mouillage essentiellement.

- ***Afrique de l'Ouest*** : de 1982 à 1986, c'est en Afrique de l'Ouest, en particulier au Nigéria, que l'on a signalé le plus d'actes de piraterie ou de vols à main armée. Environ 25 cas étaient signalés tous les ans, concernant principalement des navires au mouillage qui attendaient une place à quai. En général, une bande d'une dizaine d'individus maximum montait à bord la nuit, menaçait de leurs couteaux l'équipage, neutralisait celui-ci puis forçait les conteneurs et s'emparait des valeurs et/ou d'une partie de la cargaison.

En 1984 et 1985, les autorités nigérianes, mobilisant les ressources de la marine, de la police et des douanes, ont rassemblé assez de renseignements pour faire des descentes dans les repaires de pirates et démanteler les filières qui servaient à écouler les marchandises volées. Les résultats ont été spectaculaires puisqu'en 1986, seuls quelques cas isolés ont été signalés par les ports de Lagos et de Bonny, qui avaient été le cadre privilégié de ce genre d'attaque. La situation dans cette région s'est cependant depuis fortement dégradée, puisqu'en 2001 66 incidents ont été signalés sur les côtes occidentales de l'Afrique.

---

<sup>9</sup> Navigation menacée en Extrême-Orient, AON news report, printemps-été 2001

- *Asie du sud-est* : cette région a toujours été très liée à la flibuste, et les pirates des personnes influentes et très liées au pouvoir en place, quand elles n'étaient pas elles-mêmes ce pouvoir. On peut considérer dans cette région plusieurs sous-ensembles.

Le détroit de Malacca : jusqu'en 1989, le détroit de Malacca était considéré comme un endroit relativement sûr. On signalait en moyenne sept cas par an de piraterie ou de vol à main armée, mais en 1989, ce chiffre a atteint 28 puis, en 1991, il tournait autour de 50. En 2001, il est officiellement retombé à une vingtaine.

Le détroit de Malacca cristallise particulièrement les inquiétudes car c'est une des voies navigables les plus fréquentées du monde, où passent plusieurs centaines de navires par jour. Le détroit, dans certaines portions, est très resserré et de faible profondeur, ce qui nécessite beaucoup de précision dans la navigation. La plupart des attaques sont lancées contre les navires pendant qu'ils font route.

Habituellement, les pirates montent à bord du navire sur sa lancée, la nuit, sans être repérés et parviennent jusqu'à la passerelle. Là, ils neutralisent l'officier de quart, tandis que le gang va réclamer au capitaine et aux hommes d'équipage dans leur cabine, tout leur argent et leurs objets de valeur. Outre les risques que court l'équipage attaqué, il y a le terrible danger, de pollution notamment, que représente un navire, transportant souvent des cargaisons dangereuses, et filant, sans surveillance, dans des eaux resserrées<sup>10</sup>.

À l'initiative de l'OMI, un groupe de travail composé d'experts de dix pays Membres, notamment des trois États riverains du détroit de Malacca (Indonésie, Malaisie et Singapour), a été constitué en 1992 et, de février à mars 1993, s'est rendu en Indonésie, en Malaisie et à Singapour, puis a rédigé un rapport sur la navigation, les radiocommunications, la recherche et le sauvetage, ainsi que la piraterie et le vol à main armée dans la région du détroit de Malacca. Son rapport comportait notamment des recommandations concernant les précautions à prendre et les dispositions répressives permettant aux équipages, aux propriétaires des navires, à l'État du pavillon, à l'État côtier et à l'État du port (individuellement ou collectivement, à l'échelon régional) de lutter contre la piraterie et le vol à main armée contre les navires.

---

<sup>10</sup> La Malaisie, l'Indonésie et Singapour font face à une pollution qui augmente avec le trafic, une marée noire a eu lieu en 1992 en Malaisie. Le 16 janvier 1999, le pétrolier géant MT Chaumont a poursuivi sa route dans la partie la plus étroite du détroit, Philipp Channel pendant 70 minutes, alors que son équipage était neutralisé.

Mer de Chine méridionale : juste au moment où la situation s'améliorait dans le détroit de Malacca, elle s'est aggravée en mer de Chine méridionale. Les statistiques concernant la période de 7 mois, de mai à décembre 1993, montre que sur les 67 incidents signalés dans le monde, 42 se sont produits en mer de Chine orientale ou en mer de Chine méridionale. La plupart des attaques ont eu lieu dans les eaux internationales et de plus en plus souvent des armes à feu sont utilisées.

Plusieurs rapports signalent que des individus, parfois en uniforme (chinois notamment, mais également indonésiens ou philippins), ont tenté d'arrêter des navires et de monter à leur bord en se faisant passer pour des agents de l'administration. Il n'a pas été possible de déterminer s'il s'agissait de fonctionnaires ayant compétence pour agir en l'espèce, de fonctionnaires agissant en dehors du cadre de leurs fonctions ou d'individus déguisés en fonctionnaires. Dans la majorité des cas, ces personnes avaient des armes non automatiques, par exemple des pistolets ou, parfois, des fusils d'assaut.

Les bateaux de pêche, surtout autour des Philippines, intéressent aussi les pirates et les voleurs. Tout se déroule avec rapidité et précision, les malfaiteurs s'emparant du produit de la pêche, du moteur du bateau, du carburant, des effets personnels ou pire encore, du bateau lui-même, en se débarrassant des occupants.

Il est difficile de mener une action répressive en mer de Chine méridionale, du fait des distances immenses et parce qu'elle est parsemée d'une multitude d'îles désertes où les pirates trouvent refuge. Le problème est aggravé par le manque de collaboration, en particulier d'échange de renseignements, entre les services répressifs des pays de la région et par des différends relatifs à certaines limites territoriales.

- ***Inde et Bangladesh*** : cette zone, notamment autour du port de Chittagong, est depuis peu considérée comme très dangereuse par le BMI, qui diffuse un message d'alerte permanent, au même titre que pour le détroit de Malacca. 25 attaques y ont été recensées en 2001.

- ***Amérique du Sud*** : des attaques ont été signalées dans divers ports d'Amérique du Sud, notamment en Colombie, au Venezuela, dans les Guyanes et les Caraïbes. En 1998, 38 attaques ont été signalées, une vingtaine en 2001. Elles ont lieu habituellement dans les ports ou les lieux de mouillage et certaines se caractérisent par une violence extrême. L'assassinat de Sir Peter Blake en 2001 en est une tragique illustration. Les caraïbes, autrefois infestées de

pirates et théâtre de nombreux récits épiques, sont de nos jours surtout menaçantes pour la plaisance.

En dépit des efforts de l'OMI et de ses États Membres, la piraterie reste une menace de premier plan pour la navigation commerciale dans plusieurs régions du monde. C'est pourquoi depuis octobre 1998, plusieurs missions d'experts ont été envoyées en Asie du Sud-Est, en Amérique centrale et en Amérique du Sud, afin de discuter de la situation et d'envisager des mesures énergiques. Une mission en 1999 en Asie du Sud-Est s'est rendue à Manille (Philippines), à Kuala Lumpur (Malaisie) et à Djakarta (Indonésie). Cette mission s'inscrivait dans un contexte préoccupant, les statistiques montrant que depuis 1995, 244 incidents s'étaient produits en mer de Chine méridionale et dans la région du détroit de Malacca, sur un total de 715 incidents dans le monde. Parmi les incidents signalés dans ces deux zones :

- 86,5 % s'étaient produits dans les eaux territoriales ou des ports;
- 56 % concernaient des navires au mouillage ou à quai; 23 % des incidents signalés s'étaient accompagnés de violence et 16 % de menaces de violence.

Par ailleurs, c'est aussi dans cette zone, à Kuala Lumpur, que le BMI a installé en octobre 1992 son centre de notification des actes de piraterie<sup>11</sup>, qui collationne les comptes rendus d'attaque et les notifie aux services repressifs, localise les navires détournés, dépêche éventuellement des enquêteurs vers un navire qui a subi une attaque, apporte une aide juridique aux victimes et enfin diffuse de nombreuses mises en garde et informations sur la piraterie.

## 6. L'attitude des assaillants et équipages

Dans la très grande majorité des cas, les voleurs s'enfuient ou renoncent à l'attaque dès lors qu'ils sont détectés et que l'alarme est donnée. Une surveillance accrue, des dispositifs de détection et d'éclairage adéquats sont dissuasifs, une riposte ou une attitude agressive de l'équipage peut en revanche s'avérer dangereuse<sup>12</sup>. Les équipages des navires

---

<sup>11</sup> ICC-IMB Piracy Reporting Center, centre financé par des contributions volontaires de compagnies de navigation et d'assurances ([www.iccwbo.org](http://www.iccwbo.org)).

<sup>12</sup> Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, OMI, mensuel

appliquent en général les consignes données par l'OMI, qui a publié dès 1993 une circulaire<sup>13</sup> énonçant les mesures à prendre afin de réduire le risque des d'attaques, indique les ripostes possibles et rappelle la nécessité absolue de signaler toutes les attaques, qu'elles aient réussi ou échoué, aux autorités de l'État côtier et à l'Administration maritime dont relève le navire. Ces recommandations ont été adoptées pour la première fois en 1993 et révisées en 1999.

La circulaire indique qu'en Asie du Sud-Est, les agresseurs recherchent principalement l'argent liquide qui se trouve dans le coffre-fort du navire, les effets personnels de l'équipage et tout le matériel transportable y compris les rouleaux de cordage. En Amérique du Sud, certains actes de piraterie ou vols à main armée sont liés au trafic de drogue. Dans les cas où il y a eu effraction des conteneurs, les attaquants se sont sans doute introduits à bord du navire à quai, puis se sont échappés par le bordé, avec ce qu'ils pouvaient emporter. Il est donc recommandé d'inspecter soigneusement et de verrouiller tous les compartiments du navire.

Le texte préconise en outre d'éviter au maximum tout ce qui constitue une tentation pour les pirates et les voleurs. L'espoir de trouver de grosses sommes d'argent dans le coffre du capitaine motive les attaques. Il est parfois nécessaire de transporter de l'argent, pour les besoins de l'exploitation ou ceux de l'équipage et pour échapper aux contraintes du contrôle des changes dans certains pays; malheureusement cet argent agit comme un aimant sur les agresseurs. Les propriétaires des navires doivent donc chercher des solutions qui évitent de transporter de grosses sommes d'argent à bord du navire. Quand cela tient aux contraintes du contrôle des changes pratiqué par un État, la question doit être portée devant l'Administration maritime dont relève le navire qui examinera si des démarches doivent être faites afin d'encourager un assouplissement des règles, dans le cadre de la lutte internationale contre les actes de piraterie et les vols à main armée.

La circulaire rappelle aux capitaines que les attaquants peuvent écouter les communications navire-côtière et se servir des informations interceptées pour choisir leur cible. Il convient donc d'être prudent lorsqu'on transmet par radio des renseignements sur la cargaison ou sur les objets de valeur à bord, dans les régions où des attaques ont lieu. Il faut aussi recommander aux membres de l'équipage qui descendent à terre dans les ports de ces

---

<sup>13</sup> Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires, concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires (MSC/Circ.623/Rev.1).

régions, de ne pas discuter du voyage ni de la cargaison avec des personnes étrangères à l'exploitation du navire.

Enfin on constate aussi que les navires aujourd'hui ayant des effectifs réduits, la tâche des agresseurs s'en trouve facilitée. Les propriétaires de navires envisageront peut-être de renforcer les équipes de surveillance quand le navire est en mer ou au mouillage à l'extérieur des ports, dans des eaux où des attaques ont lieu. Les propriétaires de navires pourraient aussi envisager de fournir du matériel de surveillance et de détection qui aide leurs équipages et protège leurs navires.

Sont ensuite énumérées une série de recommandations, en se fondant sur les notifications d'incidents, des avis publiés par des organismes commerciaux et les mesures mises au point pour renforcer la sûreté des navires. C'est au propriétaire ou au capitaine des navires exploités dans des régions où des attaques ont lieu qu'il appartient de décider dans quelle mesure ces recommandations sont à suivre.

Tous les navires que l'on prévoit d'exploiter dans des eaux où ils risquent d'être attaqués doivent être dotés d'un plan de sûreté du navire qui traite notamment des questions suivantes :

- nécessité d'une surveillance renforcée et utilisation d'un matériel d'éclairage, de surveillance et de détection ;
- riposte de l'équipage si des agresseurs potentiels sont repérés ou si une attaque est déclenchée ;
- procédures d'alerte par radio ;
- rapports à établir après une attaque ou une tentative d'attaque.

Le plan de sûreté du navire doit indiquer au capitaine et à l'équipage tous les risques encourus lors d'un acte de piraterie ou d'un vol à main armée. Il doit mentionner en particulier les dangers potentiels d'une attitude agressive de l'équipage dans ces circonstances. Bien que certains estiment que l'équipage des navires marchands devrait être armé, dans les régions où se produisent des attaques de pirates, la circulaire affirme qu'une fois l'attaque déclenchée, et surtout dès que les attaquants sont montés à bord, une riposte agressive peut faire courir beaucoup plus de risques au navire et aux personnes à bord.

Des précautions sont à prendre au mouillage ou au port, notamment dans la tenue du quart et la vigilance, les procédures en matière de communications, la veille radioélectrique et le format des messages normalisés. La nuit un éclairage maximum est préconisé, et, ayant pesé le pour et le contre, il n'est pas recommandé de naviguer tous feux éteints. Il est important d'aménager des zones de sécurité où les agresseurs auraient du mal à pénétrer. Quand le navire fait route, le capitaine peut essayer, par des mouvements brusques à la barre, de repousser de petites embarcations. La vague d'étrave et le remous ainsi produits peuvent dissuader les agresseurs potentiels et les empêcher d'accrocher des gaffes ou des grappins au navire. On peut envisager aussi d'utiliser les lances à eau. En effet, les agresseurs doivent lutter contre la poussée du jet d'eau, qui de plus risque d'inonder leur embarcation et endommager leur moteur ou les circuits électriques.

Toutefois, les manœuvres d'évitement et l'utilisation de lances à eau peuvent provoquer des représailles de la part des agresseurs, s'ils s'emparent de membres de l'équipage; ce type de ripostes est donc à déconseiller sauf si le capitaine est certain de leur efficacité et si elles ne font pas courir de risques aux personnes à bord. Difficile d'en juger à l'avance !

## DEUXIEME PARTIE : LES CAUSES PROFONDES ET LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES

Une des missions du BMI en Asie du Sud-Est a noté dans son compte-rendu que la lutte contre la piraterie et le vol à main armée renvoie principalement aux problèmes suivants :

- la situation économique des régions concernées, la pauvreté étant de loin la cause principale du brigandage
- les ressources insuffisantes des services répressifs
- le manque de communication et de collaboration entre les services intervenant
- le délai de riposte après qu'un incident a été signalé
- les problèmes généraux que pose la notification d'un incident, par exemple alerter l'État côtier le plus proche et les navires se trouvant dans la même zone que le navire attaqué ou menacé
- la bonne organisation, en temps voulu, d'une enquête sur tout incident
- les poursuites engagées contre les pirates et les voleurs à main armée qui sont appréhendés
- le manque de collaboration à l'échelon régional.

Voyons au travers des aspects économique, politique et repressif quelles sont les causes profondes du développement de la piraterie et dans quelle mesure il pourrait y être remédié.

### 1. La situation économique et politique des Etats côtiers

Intéressons-nous à la situation économique et politique de quelques états du Sud-Est asiatique<sup>14</sup>. Les pays de la zone ont, pour la plupart, d'autres priorités que la lutte contre la piraterie. Par ailleurs, la corruption est une calamité dans toute la région :

---

<sup>14</sup> L'Asie orientale après la crise, Michel KLEN, Défense Nationale 05/2000

- *Indonésie* : ce pays est occupé à oublier l'ère Suharto, les autorités ont toutes les difficultés du monde à préserver l'unité nationale (séparatismes Aceh, Irian Jaya, Moluques), à éviter la montée d'un islamisme radical (c'est le premier pays musulman du monde), et doivent rénover une armée et des forces de l'ordre très compromises avec l'ancien pouvoir ;
- *Myanmar* : c'est un narco-état, très corrompu, en situation de quasi-guerre civile et lui-aussi en proie à de nombreux mouvements séparatistes (Karens, Shans, Kachins, Was). La façade maritime est surtout importante pour l'exportation de l'opium et donc le lieu de nombreux trafics côtiers, d'où l'intérêt pour les mafias locales de disposer de "phantom ships". D'un autre côté, il dispose de ressources naturelles inexploitées (pierres et hydrocarbures), et le tourisme devrait également pouvoir être développé ;
- *Viêt-Nam* : dans l'attente du départ des vieux caciques du régime communiste et d'une ouverture politique du pays, un certain assouplissement économique est perceptible mais freiné par les structures existantes. Peu d'informations sont disponibles sur la piraterie dans ce pays ;
- *Chine* : la pauvreté de l'intérieur et l'essor des régions côtières favorisent la criminalité dans ces dernières. C'est le pays le plus souvent montré du doigt pour les complicités supposées entre pirates et autorités. Malgré les tensions sino-américaines et les revendications sur les îles Spratley et Paracelse, le besoin d'ouverture économique de la Chine (adhésion à l'OMC) et le besoin de sécurité et de stabilité régionale pour les quatre grands (Chine, USA, Japon et Russie) pourraient favoriser une coopération dans la lutte contre la piraterie ;
- *Philippines* : l'archipel est immense et comprend d'innombrables havres pour les brigands. Le facteur de stabilité et de sécurité que représentaient les bases américaines a disparu, ce qui n'aide pas le pouvoir local. C'est un des rares pays de la zone, avec Singapour, à être également, par le nombre de navires marchands immatriculés, un pavillon important.

Des éléments politiques défavorables qui accaparent l'énergie des gouvernements associés à une grande pauvreté des populations contribuent à faire des richesses qui naviguent sous ces latitudes des tentations irrésistibles, et accessibles à peu de risques. La

mondialisation de l'économie et des échanges s'est accompagnée d'une très inégale création de richesse par ailleurs entrecoupée de soubresauts, comme la crise asiatique de 1997-1998. De plus, la délinquance et la criminalité se sont elles aussi "mondialisées". Une partie non-négligeable du commerce mondial, qui revêt un caractère illicite au regard du droit international, est d'un intérêt vital pour l'économie de certains pays, d'où la bienveillance des gouvernements concernés.

## 2. Les freins juridiques au financement de la lutte

Parmi les routes servant à la navigation internationale, nous avons vu que quelques-unes ne sont pas très sûres et encombrées et exigent donc l'installation et le fonctionnement d'aides à la navigation qui sont complexes et de plus en plus coûteuses, ou la prestation d'autres services maritimes, de sécurité notamment. Les coûts de ces infrastructures et de la fourniture des services sont ordinairement supportés par l'État côtier concerné. Les états riverains ont les plus grandes difficultés à financer la lutte contre la piraterie. Leur volonté politique est parfois sincère, mais elle n'est pas suffisante sans puissance militaire ou policière.

Prenons l'exemple du détroit de Malacca : l'idée d'une taxe de sécurité est après tout moralement envisageable. Les détroits ont toujours représenté et représentent encore un enjeu géopolitique majeur. Celui de Malacca a une importance économique considérable : neufs ports parmi les plus importants, représentant 60% du trafic mondial de marchandises, se trouvent dans le couloir compris entre Singapour et le Japon, et ce trafic s'écoule en grande partie au travers de ce détroit<sup>15</sup>.

Il est aujourd'hui le théâtre de très nombreux actes de brigandage et de piraterie, souvent indirectement le fait des états riverains. Ces états cherchent à rendre tributaire de leur volonté le commerce international. La liberté de navigation reconnaît à tous les états un traitement égal et interdit aux pays riverains de tirer parti abusivement de leur situation géographique. La mer n'appartient à personne et le paiement d'un droit de passage aux pays riverains pour le franchissement d'un détroit n'est pas envisageable. la sécurité de la navigation sur le problème des collisions

---

<sup>15</sup> Les détroits et les canaux servant à la navigation internationale, commissaire principal Jacques Sabatier, janvier 1999 ([www.defense.gouv.fr/marine/culture/cesm/bem/bem15/article\\_18.htm](http://www.defense.gouv.fr/marine/culture/cesm/bem/bem15/article_18.htm)).

La liberté de navigation est vitale pour le commerce, cependant la sécurité du détroit doit être assurée par le pays riverain, qui ne peut en contrepartie percevoir aucune redevance, ne serait-ce que pour équiper une police maritime et lutter contre le brigandage. On comprend plus aisément leur attitude "désinvolte" vis-à-vis du problème. L'idée de péage se justifierait alors afin de prévenir, par une navigation plus sûre, la piraterie et accessoirement les risques de pollution. Le droit international semble devoir être adapté en ce sens.

Aux termes de l'article 43 de la Convention sur le droit de la mer, les États utilisateurs et les États riverains d'un détroit devraient coopérer pour établir et entretenir dans le détroit les installations de sécurité et les aides à la navigation nécessaires, ainsi que les autres équipements destinés à faciliter la navigation internationale, et pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires. Avec l'augmentation du volume du trafic, ainsi que l'alourdissement des coûts d'investissement et de fonctionnement afférents à la fourniture de ces services, des voix se sont élevées dernièrement pour réclamer un régime juridique qui prévoie la prise en charge d'une partie des coûts par les principaux bénéficiaires des services rendus. Les États riverains des détroits de Malacca et de Singapour ont à l'étude des mécanismes inspirés de l'article 43 qui permettent de nouer un partenariat international avec tous les utilisateurs du détroit, et ils examinent la possibilité de créer un fonds à cet effet. La sécurité des équipages vis-à-vis de la piraterie n'est pas mentionnée.

D'après les projections, le secteur des transports maritimes va désormais ressembler davantage à l'aéronautique, avec un contrôle à terre fonctionnant à peu près de la même manière que le contrôle moderne de la circulation aérienne et des capitaines traités à peu près de la même manière que les pilotes de ligne<sup>16</sup>. S'il en est ainsi en matière de contrôle de la circulation, pourquoi ne serait-ce pas valable pour la sécurité aussi, avec la création d'une taxe de sûreté qui serait redistribuée aux États pour acquérir des équipements de prévention et de lutte contre la piraterie ?

---

<sup>16</sup> Allocution liminaire du Secrétaire général de l'OMI à un séminaire sur la coordination des normes concernant les services de trafic maritime (STM) au Royaume-Uni, Londres, 12 mai 1999.

### 3. Les actions en cours : beaucoup d'expressions de bonne volonté...

L'ONU a repris dans un de ses rapport<sup>17</sup> les conclusions d'un séminaire organisé à Singapour par le MSC. Il en ressort que certains États côtiers ne sont pas à même de procéder à des arrestations ni d'engager des poursuites lors d'actes de piraterie en haute mer du fait que leur législation interne ne contient pas de dispositions pour ce faire. Dans le document, il est mentionné que certains Etats ont fait observer que les délinquants profitaient de la confusion juridique qui existe entre les actes de piraterie – expression clairement définie dans le cadre du droit international – et les vols à main armée, expression pour laquelle il n'existe aucune définition juridique et qui est utilisée pour désigner des actes illicites commis dans la juridiction d'un État côtier. Il a donc été proposé que le modèle donné en annexe des rapports sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires qui sont communiqués à l'OMI soit modifié de manière qu'on puisse distinguer clairement les "actes de piraterie" des "vols à main armée". Pourtant, dans le projet d'accord régional figurant en annexe à la circulaire 622 du MSC, la piraterie désigne encore tout acte tel que défini à l'article 101 de la Convention de Montego Bay. À cet égard, on notera que le Comité maritime international a créé un groupe de travail international mixte chargé d'étudier le problème de l'harmonisation des législations nationales sur la piraterie et la violence maritime.

En 2001, l'OMI a entamé la deuxième phase de son projet de lutte contre la piraterie, qui vise à évaluer la situation dans les régions du monde infestées de pirates. Cette deuxième phase comprend des séminaires et missions, où étaient invités à se faire représenter les pays dont les eaux côtières sont les plus touchées mais aussi, eu égard au rôle fondamental des gens de mer et des transports maritimes dans la nouvelle économie mondiale, d'autres pays qui peuvent contribuer à la lutte contre la piraterie en raison de leur situation stratégique, proche des zones touchées, ou qui ont tout intérêt à ce que l'on traite sérieusement le problème, étant donné le grand nombre de navires battant leur pavillon qui traversent ces zones.

---

<sup>17</sup> ONU, 54<sup>ème</sup> session, Les océans et le droit de la mer, Rapport du Secrétaire général (30 septembre 1999), pages 40-42

La concentration de la flotte mondiale autour de peu de pavillons pourrait être un élément favorable à la lutte, car les "victimes" sont des interlocuteurs plus puissants<sup>18</sup>. Les dix premiers pavillons du monde rassemblent plus de la moitié du tonnage. En revanche, comme indiqué précédemment, la majorité d'entre eux sont des registres libres de pays en voie de développement, pas de grandes puissances.

#### 4...Trop rarement soutenues par des moyens de lutte efficaces

Selon le BMI, l'action des gouvernements est la plus réponse efficace à la piraterie : en l'an 2000, 75 attaques ont eu lieu dans les eaux malaises, le chiffre est tombé à 17 en 2001, après une réaction musclée des autorités. Il semblerait qu'il y aie bien un rapport direct entre l'attitude des autorités locales et l'importance du phénomène, et que s'il y a volonté de lutter, il y a des résultats concrets et mesurables.

Afin de redorer son image de marque sans doute et après la publication du rapport annuel 2001 du BMI, qui qualifie encore une fois cette zone d'eaux les plus dangereuses de la planète<sup>19</sup>, la marine indonésienne a annoncé qu'elle dépêchait six navires de combat dans le détroit de Malacca. Cette annonce intervient une semaine à peine après la publication du rapport, selon lequel 91 des 335 actes recensés en 2001 ont eu lieu dans les eaux territoriales indonésiennes. La marine indonésienne a donc mis en place trois navires supplémentaires pour lutter contre les trafics en tous genres (armes et drogues surtout) au large de la province d'Aceh et trois dans le détroit de Malacca contre les pirates. Selon un porte-parole de la marine indonésienne, 26 navires et 10 avions sont affectés à la surveillance des eaux indonésiennes et y effectuent des patrouilles quotidiennes.

Espérons seulement que l'action navale entreprise par l'Indonésie sera suivie au niveau policier et judiciaire. Il ne faut pas oublier que sur environ 600 navires qui transitent quotidiennement par ce détroit, un cinquantaine seulement est fouillée au cours d'un mois. Un autre exemple récent de collaboration fructueuse, entre la CCI et les autorités indonésiennes cette fois, a permis la récupération du pétrolier malais Selanyang et l'extradition des pirates qui avaient détourné le navire indonésien Inabukwa<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Mondialisation et rôle des gens de mer, OMI, Journée mondiale de la mer 2001

<sup>19</sup> ICC sends six warships into battle against pirates, ICC-IMB news release, 12 février 2002.

<sup>20</sup> Organized crime takes to the high sea, ICC-IMB news release, 4 février 2002.

Les services gouvernementaux ou autres organismes compétents doivent absolument rassembler des données statistiques exactes, classer ces informations en fonction de critères typologiques et géographiques, puis diffuser auprès de toutes les parties intéressées ces statistiques. Un système de contrôle central devrait être mis en place, à des fins stratégiques et opérationnelles, et en liaison avec les divers services de sécurité s'occupant de la lutte contre la contrebande, le trafic de drogue ou le terrorisme. Il est impératif, de la part des victimes, que toutes les attaques ou menaces soient signalées au centre local de coordination de sauvetage (RCC). Le RCC devra à son tour informer les services locaux de sécurité et les autres navires se trouvant dans la zone. D'autres recommandations ont trait aux procédures d'enquête sur les cas de piraterie et aux juridictions pénales. Il est conseillé aux États côtiers dans les zones où sévissent des pirates de prendre certaines dispositions, notamment de conclure des accords régionaux qui facilitent une riposte concertée en cas d'attaque. Un tel projet d'accord figure en annexe de la circulaire 622 du MSC<sup>21</sup>.

Les autorités ont cependant, au même titre que les propriétaires de navires rechignent à déclarer les attaques pour ne pas subir d'augmentation de prime d'assurance, intérêt à minimiser l'ampleur et le nombre des attaques pour ne pas effrayer d'éventuels investisseurs étrangers ou touristes.

Une autre possibilité de collaboration régionale serait la création de bases communes dans une zone particulièrement touchée, la mer de Chine. L'archipel des îles Spratley constituerait une base idéale pour lutter contre la piraterie. On y trouve des mouillages, des ports, d'ailleurs certainement utilisés de nos jours par les pirates, et des aérodromes. Des navires et avions de patrouille maritime pourraient opérer à partir de l'archipel, mais les tensions actuelles et l'énergie déployée dans le règlement de ce "conflit" larvé rend illusoire une coopération des protagonistes dans la lutte contre ce fléau<sup>22</sup>.

## 5. D'autres moyens de lutte sont envisageables

Dans le domaine préventif, les possibilités sont assez peu nombreuses. Il faut tout d'abord éviter d'attirer l'attention dans les ports, c'est à dire sensibiliser les membres

---

<sup>21</sup> Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires (MSC/Circ.622/Rev.1)

<sup>22</sup> Les risques de conflit en mer de Chine méridionale, Eric DENECE, Défense Nationale 02/2000

d'équipage à la nécessité de discrétion. Cela n'empêchera hélas pas du personnel portuaire complice de fournir des renseignements à des pirates. Il faut ensuite détecter prématurément toute approche du navire, soit automatiquement, ce qui est techniquement peu fiable contre des peites embarcations à très faible signature, soit à vue, ce qui reviendrait à renforcer les équipages, à contre-courant de la tendance observée au cours des dernières décennies. On se heurte donc là à des problèmes techniques, humains et financiers.

Ensuite, une tentative d'attaque étant détectée, il faut en empêcher l'exécution, donc armer l'équipage, avec tous les risques d'ouverture du feu sur autre chose que des pirates que cela entraîne, ou embarquer des vigiles armés. Là encore, le problème est financier, car le rapport coût/efficacité est faible. Soit, il s'agit d'une attaque de bas niveau, et dans la plupart des cas les assaillants sont mis en fuite par une simple alarme, soit il s'agit de l'assaut d'une bande organisée, décidée et bien armée qui ne laissera pas facilement échapper une proie repérée à l'avance. Les attaques deviendraient probablement encore plus féroces si les équipages étaient armés. L'idée a cependant séduit des sociétés de sécurité privées, qui proposent des "mercenaires" embarqués<sup>23</sup> ou de véritables petites flottes anti-pirates de vedettes rapides<sup>24</sup>. Ces initiatives privées pourraient s'avérer, à court terme, comme les solutions les plus intéressantes et les plus efficaces.

On peut également envisager de protéger l'équipage sans éviter l'assaut. Ainsi, un "gilet de sauvetage anti-piraterie", résistant aux balles et aux coups de couteau, a été présenté en juin 2000 par l'entreprise britannique Lorica. Mais ce concept ne sous-entend-il pas que l'on abandonne le navire aux pirates ?

Une autre élément favorable aux bandes bien organisées de pirates est la facilité avec laquelle on peut faire disparaître sur la surface des océans un navire de plusieurs milliers de tonnes ou créer un "phantom ship" au vu et au su de tous. Un suivi plus efficace des registres s'avère absolument nécessaire pour rendre plus difficile la réimmatriculation des bâtiments volés<sup>25</sup>. Dans le même registre, si l'on peut dire, les dispositifs de localisation par satellite de type ShipLoc (Cf. annexe 3) permettent le suivi d'un navire détourné et l'envoi

---

<sup>23</sup> Des ex-commandos sont par exemple employés par la société britannique "Gurkha International Manpower Services" sur des navires marchands mais aussi de croisière.

<sup>24</sup> La Somalie a fait appel à la compagnie "Hart Group of Bermuda", qui lui a fourni 70 mercenaires pour la plupart britanniques, et l'Inde à "Special Ops Associates" de Floride. On peut citer également "Maritime Risk Management", qui propose en plus de récupérer un navire volé.

<sup>25</sup> Plus de 12000 cas de contrefaçon de documents de bord ou d'équipage ont été recensés pour l'an 2000 par le BMI. Bien entendu, un faible nombre concerne des navires piratés.

dans le port servant de base aux pirates de forces de l'ordre, si les autorités locales le permettent bien sûr, ce qui justement est rarement le cas.

## 6. Perspectives : La collaboration et les actions multinationales

L'impact financier actuel de la piraterie est sinon négligeable, encore bien digéré par les assureurs. Les conséquences humaines, si difficiles soient-elles pour les gens de mer, sont inférieures en nombre à celles résultant par exemple d'accidents et de naufrages<sup>26</sup> et assez peu médiatisées en occident. La recherche d'un soutien financier de la part des victimes (armateurs, affréteurs) d'une part et d'un soutien politique et militaro-policier des Etats touchés par le phénomène d'autre part semble effectivement la seule solution viable, dans le cadre légal actuel.

Ces Etats ne pourront pas éternellement supporter cet image déplorable de repères de brigands, qui limite sévèrement les perspectives d'investissements étrangers dans leur économie. Les gouvernements de ces pays, corrompus ou non, complices ou non, devront tôt ou tard se décider à collaborer avec leurs voisins, parfois ennemis héréditaires, s'ils veulent obtenir quelque résultat tangible dans la lutte contre ce fléau. Mais, pour obtenir de l'aide de ses voisins et de la communauté internationale, il faut admettre honnêtement l'importance de la piraterie chez soi, sans truquer les statistiques, et toute l'impuissance dont on a fait preuve jusque là.

Si la convention de Montego Bay mentionne le droit de poursuite par un bâtiment de marine des eaux internationales vers les eaux territoriales à la suite d'un "flagrant délit", rien n'est prévu dans les autres cas. Une idée séduisante est déjà apparue au cours des années 80 : le Japon, qui entrevoyait une menace à long terme sur ses approvisionnements, invitait les Etats de la région à créer une force maritime multinationale. On peut redouter que lorsque la liberté de circulation sera menacée au point d'avoir un impact sur l'approvisionnement de l'occident, une action militaire, une intervention multinationale de sécurisation dans la zone concernée par des forces occidentales sera envisageable, et pas uniquement dans les eaux internationales.

---

<sup>26</sup> Les statistiques annuelles du Llyod's Register font état de plus de 2700 morts par accidents et pertes de navires pour la période 1995-2000.

Comme on a pu le constater à l'occasion d'interventions terrestres ou aériennes au cours de la dernière décennie, le "droit d'ingérence" est un concept bien utilisé par les puissances occidentales, qui parviennent même, sous couvert de l'ONU, à entraîner avec elles des pays en voie de développement, en équipant leurs contingent au besoin. Le même principe pourrait très bien s'appliquer aux océans, eaux territoriales comprises. Mais si les marines occidentales sont pour la plupart dotées de moyens qui seraient adaptés à la lutte contre les pirates (commandos ou vedettes rapides), ces moyens, réservés à des opérations militaires et victimes des contraintes budgétaires, quittent trop peu souvent les mers calmes pour les zones touchées par la piraterie.

## CONCLUSION

Il est apparu clairement, à l'occasion de la réunion régionale de l'OMI à Singapour en mars 2001, que la collaboration régionale et la coordination des actions antipiraterie des pays de la région laissent beaucoup à désirer, en dépit des discussions à ce sujet qui avaient déjà eu lieu dans le cadre de séminaires et d'ateliers régionaux. Cette quasi-absence de collaboration régionale est apparue comme l'un des obstacles à une réduction des attaques armées dans la région<sup>27</sup>.

D'une façon générale, les principaux problèmes sont : la conjoncture économique dans certains coins de la région, la configuration géographique de certains pays, le manque de moyens des autorités de police, la mauvaise communication ou collaboration entre les divers organismes nationaux compétents, les délais d'intervention de l'Etat côtier quand un incident lui est signalé, les problèmes généraux que pose une notification d'incident, la difficulté d'organiser en temps voulu une enquête approfondie et (enfin) le fait que les poursuites soient trop rarement engagées contre les pirates ou les voleurs qui ont été appréhendés.

La réunion de Singapour n'était que le début de la deuxième phase de l'offensive actuelle de l'OMI. Des réunions similaires ont été organisées dans les régions concernées d'Amérique latine et des Caraïbes puis d'Afrique de l'ouest, qui apparaissent comme de nouveaux foyers de piraterie. Cette initiative est subventionnée par les gouvernements grec, japonais, néerlandais, norvégien et britannique (pavillons importants), ainsi que par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF, les victimes "physiques"). L'OMI a sollicité l'aide d'autres donateurs potentiels.

Le problème de la piraterie et du vol à main armée contre les navires, ses causes et ses solutions vont évidemment au-delà de la sphère maritime et devront être abordés dans une perspective géopolitique plus vaste, si l'on veut améliorer ces statistiques alarmantes dans un avenir proche. "Si graves soient-ils, les dangers naturels de la mer ne sont pas les seuls que les marins modernes doivent affronter. Le mot piraterie évoque peut-être des images d'un autre âge, mais pour les gens de mer aujourd'hui, la piraterie et le vol à main armée ne sont que trop réels et inspirent une crainte justifiée."

---

<sup>27</sup> Mondialisation et rôle des gens de mer, OMI, Journée mondiale de la mer 2001.

Il y a bien une certaine volonté de lutter contre la piraterie de nos jours, mais le trop grand nombre d'acteurs concernés rend absolument illusoire l'espoir de trouver une solution étudiée dans un instance internationale qui allie légalité, efficacité et consensus politique. Les actions préventives ou repressives efficaces se heurtent aux limites du cadre légal ou aux susceptibilités politiques. Les solutions concertées et juridiquement valables sont, hélas, forcément le résultat de compromis et éviteront de froisser les susceptibilités et de restreindre la liberté de circulation dans des eaux souveraines ou internationales, ce qui de fait laissera toujours un avantage aux pirates.

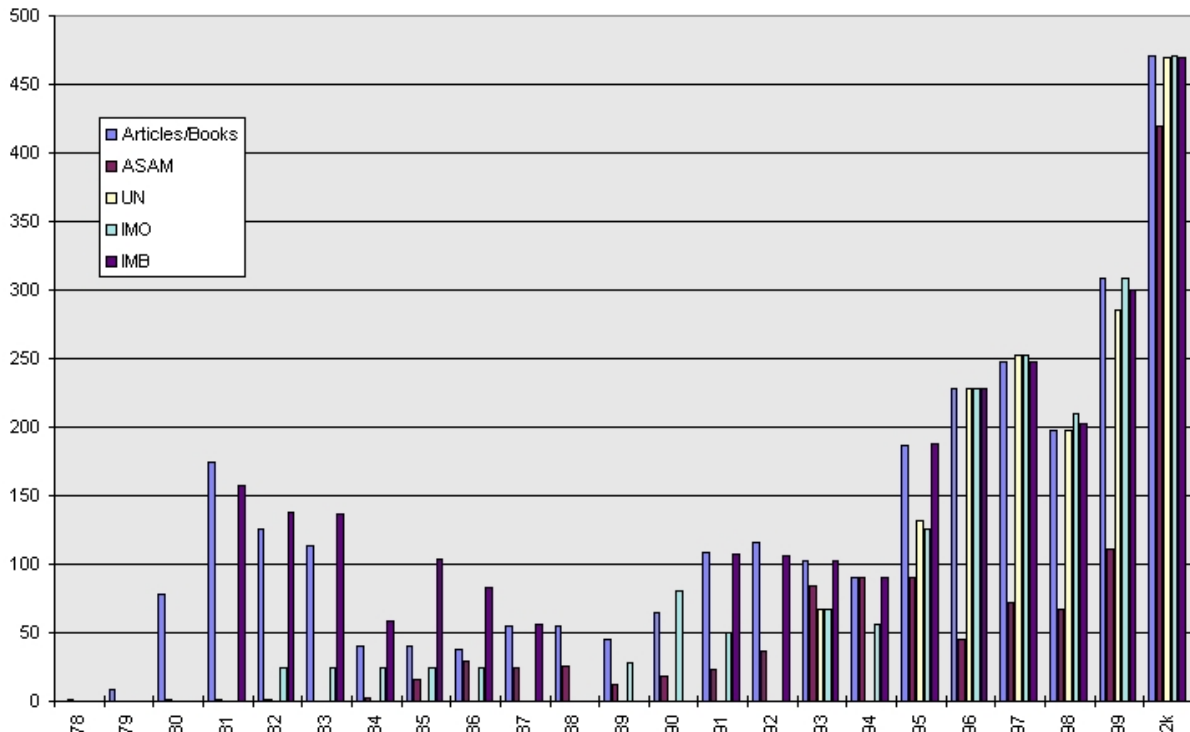
La communauté internationale, les grandes puissances économiques surtout, comme dans de nombreux cas, attendront très certainement que les conséquences deviennent insupportables pour agir en force ou modifier hâtivement, voire unilatéralement, le cadre légal dans le sens de leur action. A moins que les pays les plus touchés, dans un soucis de sauvegarde de leur image de marque, ne fassent des concessions quant à l'action de forces navales étrangères dans leurs eaux. Mais quand on considère le peu de moyens mis en œuvre pour combattre en Europe même les flux illicites (l'espace Schengen a transformé le continent en un océan), on peut douter d'une diminution de la piraterie dans les décennies à venir.

---

## ANNEXE 1

### STATISTIQUES DE LA PIRATERIE

Le graphique suivant illustre la croissance du phénomène de piraterie au cours des deux dernières décennies. Le chiffre retenu par l'OMI pour 2001 est pour mémoire de 335.



Commentaires concernant l'origine de ces données <sup>28</sup>:

1979-1984 : Le nombre d'incidents répertoriés pour cette période est tiré du livre *Piracy Today* de Roger Villar. Il ne comprend pas les attaques, mentionnées par Villar, sur les embarcations des boat people vietnamiens, qui se comptaient en centaines par an. Il affirme qu'avant 1980 les données n'étaient pas collectées de manière suffisamment exhaustive ou n'ont pas été conservées pour être prises en compte.

1984-1990 : Les chiffres pour 1984 et 1989 sont basés sur des estimations à partir d'articles et de rapports. Ces estimations vont de 30 à 55 attaques par an. La Federation of American Scientists (FAS) a publié un rapport annuel de 1985 à 1999, consultables sur Internet ([www.fas.org/irp/world/para/pirates.html](http://www.fas.org/irp/world/para/pirates.html)). Ces données proviennent elles-même de l'Anti-Shipping Activity Messages Database, gérée par la National Imagery and Mapping Agency (NIMA) et par le Maritime Safety Information Centre (MISC) de l'US Maritime Administration (MARAD), également agence gouvernementale américaine.

1991-1999 : L'IMB a commencé à fournir des informations sur le nombre total d'incidents de type piraterie et attaque à main armée depuis 1984, et le Piracy Reporting Center, ouvert en 1992, compile et publie des informations depuis lors. Son rapport annuel de 1998 présente un récapitulatif de la période 1991-1998 mentionnant 1261 incidents sur cette période. Par ailleurs, le rapport du Secrétaire général des Nations Unies 1993-1999 comprend une section sur la piraterie et le brigandage en mer, dont les chiffres figurent dans le tableau. Enfin, il faut signaler que les chiffres définitifs d'une année ne sont disponibles que vers le printemps de l'année suivante.

<sup>28</sup> Roger Villar - *Piracy today : Robbery and violence at sea since 1980*. London : Conway Maritime Press Ltd

## ANNEXE 2

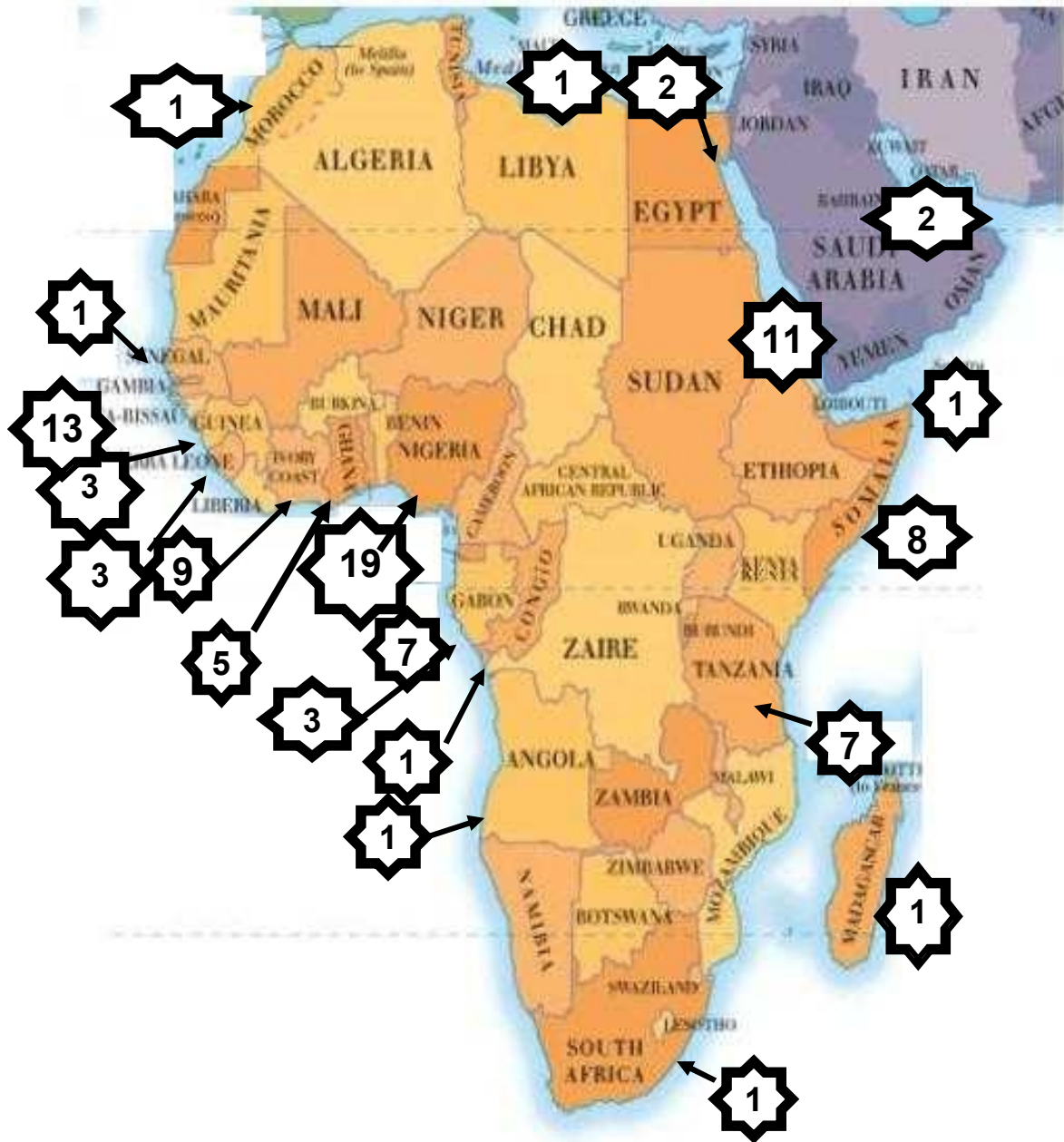
### LOCALISATION DE LA PIRATERIE

Les trois cartes suivantes présentent la répartition géographique des actes répertoriés en 2001 par l'OMI.

#### 1 Asie



2 Afrique



3 Amérique latine

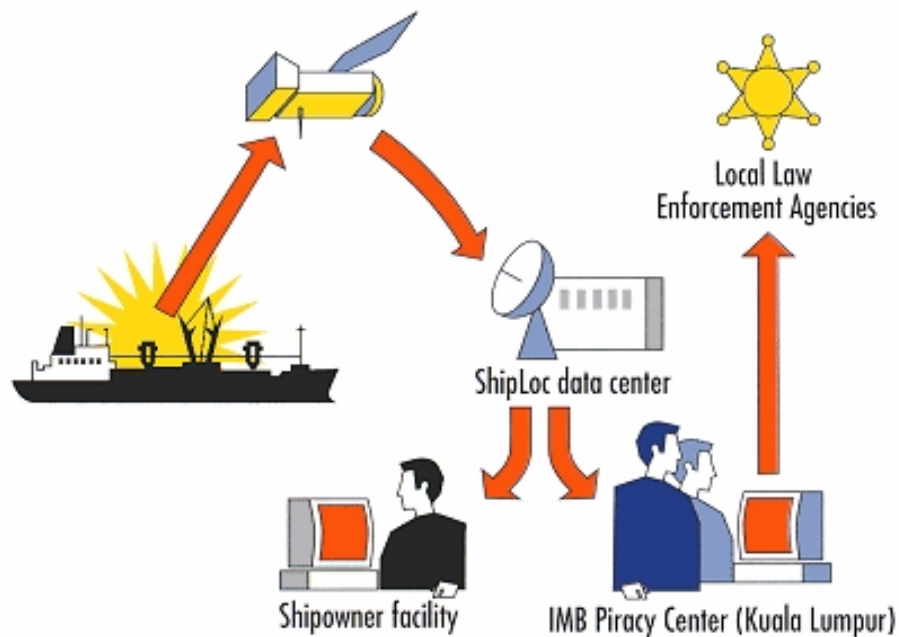


## ANNEXE 3

## LE DISPOSITIF D'ALERTE ET DE LOCALISATION SHIPLOC

L'appareil n'est pas plus gros qu'une boîte à chaussures et peut aisément être caché sur un navire. Il dispose d'une batterie de secours qui peut l'alimenter plusieurs semaines en cas de coupure du courant de bord. La position du navire est transmise via des satellites à un centre et consultable, avec un code d'accès, sur Internet. Cela permet de savoir si le navire s'écarte de sa route prévue, auquel cas le propriétaire en avise le centre de notification du BMI qui retransmet l'alerte aux autorités compétentes.

Principe de fonctionnement



## BIBLIOGRAPHIE

### TEXTES REGLEMENTAIRES

- Convention de Montego Bay
- Convention de Rome de 1988

### ARTICLES DE PERIODIQUES ET DE PRESSE

- BAUMARD Louis, « Piraterie : les Etats entre impuissance et complaisance », Le Marin du 12 février 1999.
- CHEMINEAU Laurent, « Les pirates repartent à l'abordage en Asie du Sud-Est », La Tribune du 15 novembre 2001.
- Eric DENECE, « Les risques de conflit en mer de Chine méridionale », Défense Nationale, février 2000.
- 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.
- 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.
- Michel KLEN, « L'Asie orientale après la crise », Défense Nationale, mai 2000.
- La piraterie « militaire », Le Monde du 5 juillet 1995
- Xavier REBOUR, « Révolution technologique : les nouveaux défis à la liberté des mers », Défense Nationale, mai 2000
- Jacques Sabatier, « Les détroits et les canaux servant à la navigation internationale », , janvier 1999 ([www.defense.gouv.fr/marine/culture/cesm/bem/bem15/article\\_18.htm](http://www.defense.gouv.fr/marine/culture/cesm/bem/bem15/article_18.htm)).
- 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.
- Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires, concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires (MSC/Circulaire 623/Rev.1 de 1999).

### OUVRAGES EN FRANÇAIS

- 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.

### COMPTE RENDUS DE CONFERENCES ET SEMINAIRES

- BRITTIN, B.H. - The two faces of piracy : Paper delivered at the 20th Conference of the Law of the Sea Institute, Miami, 1986
- *Draft regional agreement on co-operation in combating acts of piracy and armed robbery against ships*. In: Singapore Shipping Association Piracy Seminar - 22 octobre 1999

- IMB Seminars in Kuala Lumpur (Malaysia) 1992, 1994
- Third IMB Meeting in Piracy and Phantom Ships, Kuala Lumpur, 1-2 juin 1998

#### OUVRAGES EN ANGLAIS

- BATEMAN, S. / BATES, S. (Eds.) - Calming the waters : Initiatives for Asia Pacific maritime co-operation. Canberra : The Australian National University, 1996
- BONDAR, G. / AUSTRALIAN CHAMBER OF SHIPPING - Piracy and its effects on international shipping , Australian Chamber of Shipping, 1995
- BOULTON, J.W. - The modern international law of piracy : Content and contemporary relevance. In: International Relations Vol. II/No. 6, 1983, pp 2493-2511
- DUBNER, B.H, Human rights and environmental disaster : Two problems that defy the "norms" of the international law of the sea piracy. In: Syracuse Journal of International Law and Commerce Vol. 23, 1997, pp 1-65
- J. IGNARSKI, Piracy, law and marine insurance. In: Ellen, E. (Ed.) IMB Piracy at sea, ICC Publishing SA, 1989, pp 181-187
- J. IGNARSKI, Terrorism in a maritime context : Law, insurance and the legal implications of armed merchant ships, In: Violence at sea : A review of terrorism, acts of war and piracy, and countermeasures to prevent terrorism, ICC Publishing , 1986, pp 181-190
- ICC/ INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB) :
  - Weekly, quarterly and annual piracy reports
  - \$100,000 reward offered for recovery of missing ship (Alondra Rainbow), mars 2000
  - International terrorism : The threat to shipping, London, 1983
  - Organised maritime crime in the Far East - Special Report. Barking (UK), 1991
  - Reports into the incidence of piracy and armed robbery from merchant ships, London, 1983-1985
- MAZZONE, F. - Prevention of a terrorist attack of a ship while at port or sea. In: Parritt, B.A.H
- PATERSON, S, Can piracy be managed in South East Asia? A case study : The Malacca Strait. Portsmouth : University of Portsmouth, 2001
- PUGH, M.C, Piracy and armed robbery at sea : Problems and remedies. In: Low Intensity Conflict & Law Enforcement Vol. 2/No. 1, 1993
- RYAN, Nick.- The return of the pirates, 1998 (<http://www.foreignwire.com/pirates.html>)
- UNITED NATIONS - DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA (DOALOS) .- Piracy and armed robbery. International Year of the Ocean. 1998. (<http://www.un.org/Depts/los>)
- VILLAR, R. - Piracy today : Robbery and violence at sea since 1980. London : Conway Maritime Press Ltd

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
<u>I. La piraterie aujourd'hui</u>	5
1. Déclin et renaissance de la piraterie	5
2. Qu'est-ce que la piraterie ?	7
3. Les différents types de pirates et d'attaques	8
4. La piraterie moderne en chiffres	9
5. Où sévissent les pirates ?	11
6. L'attitude des assaillants et équipages	14
<u>II. Les causes profondes et les solutions envisageables</u>	18
1. La situation économique et politique des Etats côtiers	18
2. Les freins juridiques au financement de la lutte	20
3. Les actions en cours : beaucoup d'expressions de bonne volonté...	22
4...Trop rarement soutenues par des moyens de lutte efficaces	23
5. D'autres moyens de lutte sont envisageables	25
6. La collaboration et les actions multinationales	26
CONCLUSION	28
ANNEXES	
Annexe 1 : Statistiques de la piraterie	30
Annexe 2 : Localisation des actes de piraterie	31
Annexe 3 : Le système de localisation ShipLoc <sup>®</sup>	34
BIBLIOGRAPHIE	35