



LA CONTRIBUTION DES ACTEURS PRIVÉS A LA LUTTE CONTRE LA  
PIRATERIE ET LE BRIGANDAGE MARITIME.

Mémoire de géopolitique

du Chef de bataillon Guillaume RÉMUSAT

dans le cadre du séminaire " Les enjeux des espaces océaniques "

Sous la direction  
du Contre-Amiral (2S) CARON

## AVERTISSEMENT PRELIMINAIRE.

Il existe différentes définitions de la piraterie ainsi qu'une distinction entre piraterie et brigandage maritime. Les actes de piraterie font en outre l'objet d'une classification précise. Afin de simplifier la rédaction de ce document, j'ai délibérément choisi d'employer le terme générique de piraterie pour qualifier tous les actes criminels consistant à aborder un navire, dans des eaux territoriales ou internationales, en route ou au mouillage, afin de s'en emparer ou de s'emparer de tout ou partie de sa cargaison ou des biens appartenant à son propriétaire, son équipage ou ses passagers.

# SOMMAIRE

## Introduction

### I

Les données du problème : photographie de la piraterie moderne.

Les définition de la piraterie

Les classification des actes de piraterie

Les conséquences de la piraterie

### II

Les facteurs de la recrudescence de la piraterie

Les facteurs géographiques

Les facteurs culturels et socio-économiques

Les facteurs géopolitiques et judiciaires

### III

Lutter contre la piraterie aujourd'hui

Une première nécessité: la prééminence des institutions

Une deuxième nécessité: les initiatives des transporteurs

Un possibilité supplémentaire: une solution privée sous contrôle

# TABLE DES MATIERES

Introduction	p. 1
--------------	------

## Première partie

Les données du problème : photographie de la piraterie moderne	p. 13
1.- Les définition de la piraterie	p. 5
11.- Convention de Montego Bay	p. 5
12.- Convention de Rome	p. 5
13.- Définition du Bureau maritime international	p. 6
2.- Les classifications des actes de piraterie	p. 6
21.- Les vols à main armée mineurs	p. 7
22.- les vols et agressions à main armée de degré intermédiaire	p. 7
23.- les détournements criminels aggravés	p. 7
3.- Les conséquences de la piraterie	p. 7
31.- L'évaluation des conséquences : un exercice difficile	p. 8
32.- Le coût humain de la piraterie	p. 8
33.- Le coût économique de la piraterie	p. 9

## Deuxième partie

Les facteurs de la recrudescence de la piraterie	p. 10
1.- Les facteurs géographiques	p. 10
11.- Les routes de navigation	p. 10
12.- Les détroits et les archipels	p. 11
2.- Les facteurs culturels et socio-économiques	p. 11
21.- La culture locale	p. 11
22.- Le terreau socio-économique	p. 11
23.- Les liens avec le crime organisé	p. 12

3.- Les facteurs géopolitiques et judiciaires	p. 14
31.- Les conséquences de la fin de la guerre froide	p. 14
32.- Théorie du chaos et des zones grises.	P. 15
33.- Droit international et conflits territoriaux.	P. 16

### Troisième partie

Lutter contre la piraterie aujourd'hui	p. 19
1.- Une première nécessité: la prééminence des institutions	p. 19
11.- Le rôle de l'état	p. 19
12.- Le rôle des institutions trans-étatiques.	P. 22
2.- Une deuxième nécessité: les initiatives des transporteurs	p. 23
21.- Les compagnies maritimes investissent dans la technique	p. 23
22.- Collaboration entre armateurs et institutions	p. 25
3.- Un possibilité supplémentaire: une solution privée sous contrôle	p. 26
31.- Le mercenariat : une solution discutable	p. 26
32.- La forêt équatoriale comme exemple.	p. 27
33.- Des pistes pour l'avenir.	p. 28
Conclusion	p. 31
Annexe 1 : Cartes	p. 33
Annexe 2 : Le système Shiploc	p. 36

Piraterie et brigandage maritime ont connu, ces quinze dernières années, une spectaculaire recrudescence. De 107 attaques recensées en 1991, on est passé à 300 en 1999 et 469 en 2000. Or, ces estimations officielles peuvent être multipliées au mois par deux. Le Tenyu, le Petro Ranger, l'Alondra Rainbow, autant de noms qui ne sont pas inconnus des lecteurs des journaux européens. Les connaisseurs savent qu'il s'agit de quelques uns des navires de commerce qui ont un jour disparu sans naufrage... pour réapparaître sous un autre nom, avec un autre équipage à bord, à une autre destination que celle qui était prévue. Cette forme de criminalité, aussi ancienne que la marine de commerce, n'avait, il est vrai, jamais totalement disparu.

Il convient ici, avant de nous consacrer à la piraterie contemporaine, de nous arrêter un instant sur l'histoire de cette forme de criminalité. La piraterie fait partie des grands mythes de l'histoire de l'humanité, mythe ayant inspiré nombre d'œuvres littéraires, artistiques ou picturales. Toutefois, ceci ne doit pas faire oublier qu'il s'est toujours agité d'un fléau, à la fois parce qu'il constitue une réelle menace pour les échanges commerciaux et parce qu'elle s'est souvent accompagnée d'un cortège d'atrocités sans nom. Mais l'homme est ainsi fait qu'il a toujours ri en voyant le gendarme se faire rosser par Guignol...

Dès le XXV<sup>e</sup> siècle avant J-C, Phéniciens et Crétois se livrent à la piraterie. Beaucoup plus tard, alors que la pax romana règne sur notre monde, Illyrie et Cilicie sont des foyers de piraterie et en 67 avant J-C, Pompée est mandaté par le sénat afin d'y mettre bon ordre. A la tête de 300 navires que montent 120 000 marins et soldats, il écrase en quarante jours 850 bateaux pirates.<sup>1</sup> Les mers sont débarrassées du problème jusqu'au V<sup>e</sup> siècle de l'ère chrétienne. Survient alors la chute de l'Empire et une période de "chaos", comme il y en aura d'autres dans l'histoire, dont nous serons amenés à reparler. La période médiévale ne sera pas une importante époque de piraterie, même si la Méditerranée souffre des raids menés par les Maures. En revanche, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, le fléau réapparaît. Si la mer Méditerranée reste infestée, la découverte de l'Amérique permet à la piraterie de s'étendre à l'Atlantique. C'est particulièrement aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles que s'illustrent de nombreux forbans, dont beaucoup seront les précurseurs d'une idéologie libertaire. Déjà, la piraterie et la politique se mêlent, tout en s'étendant aux côtes

d'Afrique.<sup>2</sup> En 1720, on compte 2000 pirates en activité. Puis, de 1720 à 1730, 400 " frères de la Côte " sont pendus. A nouveau, les mers sont plus sûres. La situation se stabilise ensuite. Certes, la piraterie n'a pas totalement disparu. En Asie ou en Afrique orientale, notamment, elle continue d'exister. Cependant, l'aventure coloniale et la puissance des états sont un frein important.

Le XX<sup>e</sup> siècle que d'autres horreurs n'ont pas épargné semblait avoir remis la piraterie dans les oubliettes de l'histoire. Mais en 1978, Saïgon tombe et les communistes s'emparent de la totalité du Viêt-Nam. C'est alors l'exode de nombreux malheureux qui tentent de fuir le nouveau régime : les " boat people ". Beaucoup d'entre eux sont, de 1979 à 1989, dépouillés de leurs pauvres biens, souvent assassinés, les jeunes filles et les femmes violées, par des pirates thaïlandais, malais ou philippins agissant en toute impunité.

Depuis, les victimes ont bien changé de poids. Si pêcheurs et plaisanciers sont toujours attaqués, on a appris avec stupéfaction que des navires de commerce, parfois de très fort tonnage, étaient aussi abordés. Les biens des équipages et des passagers, les cargaisons et dans certains cas extrêmes les navires eux-mêmes sont ainsi les objets de la convoitise des pirates. Ainsi, alors que les navires peuvent être suivis par satellites, que les liaisons radio sont courantes et que la technique est omniprésente, certaines mers sont aussi peu sûres que l'Atlantique à l'époque des galions espagnols et de la flibuste. Constatons d'ailleurs au passage que la modernisation des bâtiments n'est pas tout à fait étrangère à leur vulnérabilité, dans la mesure où la technique permet de réduire considérablement les effectifs des équipages. Mais en transportant les trois quarts du commerce mondial en poids et environ ses deux tiers en terme de valeur, les bâtiments de commerce ne peuvent qu'attirer la convoitise des nouveaux flibustiers<sup>3</sup>. Les victimes françaises de ce type de criminalité sont par ailleurs très rares : trois de 1992 à 1999 et autant pour la seule année 2000. Le Commandant Isaac, de la marine marchande, peut ainsi préciser que "la piraterie n'est pas une chose dont on parle tous les jours. C'est presque anecdotique".<sup>4</sup> Il n'en demeure pas moins que le problème reste préoccupant à

---

<sup>1</sup> Eric FRECON, Pavillon noir sur le Sud-Est asiatique, histoire d'une résurgence de la piraterie maritime. L'Harmattan, 2002.

<sup>2</sup> Daniel Defoe, Histoire générale des plus fameux pirates. Phébus, 1990.

<sup>3</sup> De l'anglais freebooter ou du néerlandais vrijbuiter qui signifie "butin libre".

<sup>4</sup> Cité par Eric FRECON, opus citi.

l'échelle mondiale. Ces bandits sont en outre de mieux en mieux équipés et armés : vedettes rapides – 40 nœuds – mitrailleuses de 12,7, lance roquettes et les équipements électroniques les plus modernes.

Un certain nombre de considérations explique cet essor de la piraterie. Les bouleversements géopolitiques qui ont suivi l'effondrement du bloc soviétique voici une dizaine d'années, la géographie, l'histoire et les cultures locales de certaines zones à risque, sont des facteurs non négligeables. Il faut encore y ajouter des raisons politiques, économiques et sociales, ainsi que le développement du crime organisé et son corollaire habituel qu'est la corruption endémique dans de nombreux états. Enfin, et de manière très importante, il convient de considérer les lacunes flagrantes du droit maritime international. Ce dernier, non seulement ne facilite pas la lutte, mais il est même parfois favorable aux criminels, non par intention mais en raison de ses propres lacunes ou contradictions.

La piraterie contemporaine est inégalement répandue sur les mers du globe. Aux Antilles des voiliers de plaisance sont abordés par des pirates montés sur de petits bateaux semi-rigides. Aux Philippines, les pêcheurs sont rançonnés. Dans le Golfe persique, au large de la Somalie ou dans le Golfe de Guinée, rouliers, cargos, porte-conteneurs ou pétroliers sont arraisonnés afin de dévaliser les équipages. En mer de Chine méridionale, dans les approches de Singapour et le détroit de Malacca ont lieu les opérations les plus nombreuses et les plus coûteuses.

Il semble illusoire de vouloir proposer des moyens de lutter contre les pirates si l'on n'a pas préalablement bien cerné qui ils sont et pourquoi ils "reviennent". C'est pourquoi les pages qui suivent, avant d'examiner les solutions existantes et d'en proposer de nouvelles, contiennent une étude des données du problème, en proposant une "photographie" de la piraterie contemporaine et en en recherchant les causes.

\*

\* \*

## Première partie

Les données du problème : photographie de la piraterie moderne

Définitions, classifications et conséquences de la piraterie contemporaine sont des aspects qu'il est important d'aborder succinctement avant toute idée de lutte, afin de savoir de quoi l'on parle.

### 1.- Les définitions de la piraterie.

Selon les organismes qui se sont penchés sur la question, les définitions de la piraterie peuvent varier. Les principales sont énumérées ci-dessous afin d'aider à planter le décor.

#### 11. Convention de Montego Bay.

L'article 101 de la convention de Montego Bay définit la piraterie de la façon suivante :

- (a) "Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dégradation commise par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées et dirigé :
  - Contre un navire, contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer.
  - Contre un navire, contre 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 lorsque son auteur a connaissance des faits dont il découle que ce navire est un navire pirate.
- (c) Tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres (a) ou (b) ou commis dans l'intention de les faciliter."

#### 12. Convention de Rome.

L'article 3 de la convention de Rome, en ce qui le concerne, définit ainsi la piraterie :

"Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement :

- (a) s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence;
- (b) accomplit un acte de violence à l'égard d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire;
- (c) détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou
- (d) place ou fait placer sur un navire une substance propre à détruire le navire ou à causer au navire ou à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou
- (e) détruit ou endommage gravement les installations de navigation maritime; ou
- (f) communique une information qu'elle sait fausse et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation du navire; ou
- (g) blesse ou tue toute personne lorsque ces fait présentent un lien de connexité avec l'une des infraction prévues aux alinéas (a) à (f)."

L'article 4, d'une importance capitale, précise :

"La présente convention s'applique si le navire navigue ou si, d'après son plan de route, il doit naviguer dans des eaux, à travers des eaux ou en provenance d'eaux situées au delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un état ou des limites latérales de sa mer territoriale avec les états adjacents."

### 13. Définition du BMI<sup>5</sup>.

Le BMI donne une définition plus globale de la piraterie en qualifiant comme telle "tout acte d'abordage d'un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime, avec la capacité d'user de la force afin de perpétrer cet acte".

2.- Les classifications des actes de piraterie.

L'OMI<sup>6</sup> distingue trois degrés pour classer les actes de piraterie en fonction du niveau d'emploi des armes et de violence avec lesquels l'attaque est conduite.

---

<sup>5</sup> Bureau Maritime International, voir 3<sup>ème</sup> partie, § 12.

### 21.- Les vols à main armée mineurs.

Les vols à main armée mineurs sont perpétrés le plus souvent dans les ports ou à proximité des côtes contre pêcheurs et plaisanciers mais aussi contre des navires en transit. Ce sont des attaques opportunistes, menées depuis la côte avec des petits bateaux très rapides. Les pirates, généralement peu nombreux sont armés de couteaux et d'armes de poing. Leur objectif est de s'approprier l'argent liquide et les objets personnels de valeur. Leurs prises sont généralement comprises entre 5 000 et 15 000 USD. Cette forme de brigandage est la plus courante puisqu'elle représente environ 70% des cas.

### 22.- Les vols et agressions à main armée de degré intermédiaire.

Il s'agit d'abordage et de vols à main armée caractérisés par la violence, impliquant des blessures importantes et des meurtres. Menés par des bandes très organisées qui opèrent à partir d'un "bateau mère", ils ont pour objectif le pillage des navires de commerce en haute mer ou dans les eaux territoriales. Cette forme de piraterie est souvent liée au crime organisé à terre. L'attaque dure de trente à quarante minutes.

### 23.- les détournements criminels aggravés.

Il est ici question de prendre possession du navire lui même. Ce dernier est ensuite maquillé, enregistré sous un faux nom et sa cargaison est écoulée à terre. Cette activité criminelle est étroitement liée aux réseaux du crime organisé, à la corruption et requiert de nombreuses complicités ainsi qu'une organisation et des moyens de type militaire. Les auteurs en sont des bandes aux effectifs importants, lourdement armées, très bien entraînées et lourdement armés.

Le navire peut ainsi changer plusieurs fois d'identité, être revendu ou servir à son tour de bâtiment base pour de nouvelles expéditions.

### 3.- Les conséquences de la piraterie.

La recrudescence de la piraterie n'est pas sans avoir de graves conséquences sur la vie maritime. Celles-ci sont encore assez difficiles à cerner, mais, en dépit du nombre

---

<sup>6</sup> Organisation Maritime Internationale, voir 3<sup>ème</sup> partie, § 12.

somme toute relativement faible des attaques par rapport au trafic mondial, leur poids financier ne fait aucun doute.

### 31.- L'évaluation des conséquences : un exercice difficile.

Evaluer avec précision le vrai prix des actes de piraterie dans le monde est un exercice assez difficile. En effet, de très nombreux actes ne sont pas recensés, pour diverses raisons. Tout d'abord, la plupart des pays dans les eaux des quels ont lieu les agressions ont tendance à minorer les statistiques. De fait, s'afficher comme pays à risque n'est favorable ni au commerce ni au tourisme. En outre, un nombre certain de ces pays sont délinquants. Il paraît par exemple tout à fait surréaliste d'imaginer déposer une plainte pour piraterie sur la côte Somalie, par exemple.

En second lieu, les compagnies de navigation elles-mêmes n'ont pas toujours intérêt à signaler un abordage : d'une part pour des raisons de réputation qui pourraient faire fuir les clients, d'autre part parce que le coût d'immobilisation d'un navire équivaut à un manque à gagner moyen de 23.000 € par jour, soit pour une enquête de deux semaines, la somme coquette de 322.000 € (Plus de 2.000.000 FF). Ce chiffre est à mettre en parallèle, à titre d'exemple, avec les 107 millions d'euros de revenus nets du groupe français CMA – CGM en 2000. Rapporté aux quinze jours présumés de l'immobilisation, le coût de l'immobilisation est de 7% du revenu de la même période. Par conséquent, à moins qu'il n'y ait eu blessures ou mort d'homme, le silence est de rigueur.

### 32.- Le coût humain de la piraterie.

Pour les raisons qui viennent d'être invoquées, il est difficile de donner des chiffres précis. Cependant, la chambre de commerce internationale estime, avec les réserves d'usage, que 21 membres d'équipage ou passagers auraient été tués en 2001. Mais le coût humain, ce sont aussi les 210 personnes prises en otage par des pirates cette même année, toujours selon la même source. Enfin, le même rapport précise que cette année là, 71 attaques furent menées avec des armes à feu contre 53 l'année précédente et 132 avec des armes blanches contre 105 en l'an 2000<sup>7</sup>.

### 33. – Le coût économique de la piraterie.

Les conséquences financières de la piraterie peuvent être divisées, pour faire simple, en deux catégories. Premièrement, il s'agit des coûts directs, c'est à dire de la valeur des marchandises volées et des dégâts causés aux navires et à leurs équipements. Deuxièmement, on doit considérer les coûts indirects, à savoir les hausses des primes d'assurance, les manques à gagner en cas de retard ou d'immobilisation ou encore le prix à payer pour se protéger et lutter contre cette menace.

Ici encore, les chiffres avancés sont variables et sujets à caution. Des journaux du Sud-Est asiatique avancent par exemple un coût annuel de 16 milliards de dollars. La Lloyd's, qui est directement intéressée par la question, évalue à 200 millions de dollars la seule disparition de navires. Il est vrai qu'en conséquence, elle a augmenté de 10 à 20% les primes d'assurance des navires croisant dans les eaux territoriales indonésiennes, pays considéré comme le plus risqué au monde. En 1997, les compagnies de transport maritime asiatiques, soit 40% de la flotte mondiale, auraient dépensé près de 2 milliards d'euros en primes d'assurance.<sup>8</sup> Le BMI estime pour sa part à 200 millions d'euros les pertes annuelles directes. Récemment, une récompense de 100.000 \$ a été offerte à quiconque donnerait des informations susceptibles d'aider à retrouver un chimiquier japonais susceptible d'avoir été détourné par des pirates dans l'Océan Indien. L'importance de cette somme est le reflet de celles qui sont en jeu dans ce difficile bras de fer.

Ainsi, quelque soit la définition juridique précise que l'on donne de la piraterie, on constate qu'il s'agit d'un type de criminalité particulier qui s'exerce en mer avec violence, que ce soit dans les eaux territoriales ou en haute mer. Ses victimes n'intéressent pas encore le grand public : elles sont somme toute peu nombreuses et lointaines. Pourtant, la piraterie coûte cher et menace les échanges de biens entre les continents. Elle mérite donc, non seulement que l'on s'y intéresse, mais surtout qu'on la combatte avec des moyens

---

<sup>7</sup> ICC's piracy reporting centre : International Chamber of Commerce annual report on piracy. Kuala Lumpur, février 2002.

<sup>8</sup> Solomon KANE et Laurent PASSICOUSSET, Le Monde diplomatique, juin 2000.

appropriés, qui sont encore difficiles à cerner. L'études des facteurs de sa récente résurrection, qui fait l'objet des pages suivantes peut être une première approche.

## Deuxième partie

### Les facteurs de la recrudescence de la piraterie

Les facteurs principaux de la reprise des activités des pirates sont d'ordre géographiques, culturels, socio-économiques, géopolitiques et judiciaires.

#### 1.- Les facteurs géographiques.

La piraterie s'est développée par opportunisme sur les routes maritimes importantes, spécialement quand la configuration de ces routes est favorable<sup>9</sup>.

#### 11.- Les routes de navigation.

Les principales routes de navigation sur les mers du globe ne sont pas toutes infestées de pirate. Cependant, la majeure partie des zones dangereuses sont sur les grands itinéraires du commerce maritime. Ainsi, les centaines de navires qui empruntent chaque jour le rail entre la France et l'Angleterre n'ont rien à redouter des forbans. Les deux pays riverains sont des puissances stables et riches, la surveillance est importante. Il n'en va pas de même en ce qui concerne d'autres zones de concentration du trafic. La navigation tend à se concentrer aux abords des canaux, des détroits et des caps importants. C'est ainsi que le débouché oriental du Canal de Panama, les Détroits d'Ormuz, du Bab-El-Mandeb et de Malacca sont à la fois des zones de trafic important et de recrudescence de la piraterie. Le Détroit de Malacca, long de quelques 430 nautiques et large de 10 à 180, relie l'Océan Indien au Pacifique. 600 navires environ l'empruntent quotidiennement; c'est le détroit le plus fréquenté du monde. C'est également le plus mal couru puisqu'il détient le record des actes de piraterie.

---

<sup>9</sup> On pourra se reporter aux cartes figurant en annexe 1.

## 12.- Les détroits et les archipels.

Le paragraphe précédent fait apparaître l'importance des détroits parmi les zones exposées. Il faut y ajouter les archipels, qui sont également très favorables à la piraterie.

Dans le Détroit de Malacca, les bâtiments de commerce qui transitent chaque jour sont contraints de diminuer fortement leur vitesse, d'une part à cause de l'importance du trafic, d'autre part du fait qu'ils naviguent en eaux resserrées. Leur vulnérabilité, qu'accroît encore leurs difficultés à manœuvrer, en est considérablement augmentée. Quant aux archipels de cette région, ils ne regroupent pas moins de 7000 îles pour l'Indonésie et 13000 pour les Philippines. Ainsi, toutes les conditions sont regroupées afin de permettre les exactions des pirates. Les attaques sont facilitées et les esquives rendues plus aisées par les abris que procurent les centaines d'îles et îlots que les pirates connaissent parfaitement et où ils peuvent se dissimuler en toute quiétude.

## 2.- Les facteurs culturels et socio-économiques.

Dans un domaine différent, la piraterie est aussi la conséquence de certains facteurs socio-économiques qui caractérisent des régions en difficultés.

## 21.- La culture locale.

Encore que cela puisse paraître surprenant, il ne faut pas négliger le poids des traditions dans certaines populations chez lesquelles la piraterie a toujours existé et où son exercice n'y est nullement infamant, bien au contraire. Par exemple, en Malaisie, " l'appartenance de la piraterie à la culture locale tend à normaliser sa pratique et contribue à sa pérennité. "<sup>10</sup> De même, il n'est guère étonnant de voir des populations danakil ou yéménites se livrer à la "petite" piraterie dans le Golfe d'Aden : ils l'ont toujours pratiquée.

## 22.- Le terreau socio-économique.

La question socio-économique est plus inquiétante pour deux raisons. Tout d'abord elle amène des pirates là où cette habitude avait presque totalement disparue; de plus, elle

a souvent pour effet d'aboutir au développement des vols et agressions à main armée de degré intermédiaire et de détournements criminels aggravés bien plus qu'aux simples vols mineurs.

Ainsi, dans les îles de la Sonde, dans les Sulu, mais aussi au Brésil, c'est bien souvent la pauvreté qui poussent les hommes à être pêcheurs le jour et pirates la nuit. "C'est la violence urbaine qui se déplace vers la mer"<sup>11</sup>, comme à Rio de Janeiro ou Lagos. De même, il ne faut pas s'étonner si 99% des "vaisseaux fantômes" retrouvés le sont en Chine : loin de Pékin, nombreux sont les misérables fonctionnaires qui se laissent volontiers corrompre afin d'améliorer un sort peu enviable.

Quand la situation économique d'un pays pauvre se dégrade, les fonctionnaires ne sont souvent plus payés. Par conséquent, des militaires peu disciplinés mais rustiques n'hésitent pas à franchir le pas pour gagner leur pain. En Afrique, sur les rives du Golfe de Guinée, le chemin qui va de la caserne à la milice privée et de cette dernière aux "grandes compagnies" et parfois très court. Or, quand la mer est proche, le brigandage s'exerce très vite à l'encontre des navires marchands. C'est la raison pour laquelle, dans cette région, de plus en plus de bateaux sont "visités" à quai ou au mouillage, mais aussi en transit. Enfin, quand des douaniers indonésiens abordent des navires sous prétexte de contrôles et les pillent, il est légitime d'en déduire que même s'il s'agit de faux douaniers (mais qu'en sait-on vraiment ?), il en est peut-être de vrais qui n'ont pas hésité à vendre équipements et uniformes à d'authentiques forbans.

### 23.- Les liens avec le crime organisé.

Les liens entre piraterie et grande criminalité ne semblent plus devoir faire de doute. En février 2002, l'observatoire de la piraterie, installé à Kuala-Lumpur par la chambre de commerce internationale (ICC), souligne et dénonce ces liens dans son rapport annuel. Pour l'ICC, si le nombre de navires qui ont définitivement disparus en 2001 a doublé par rapport à 2000, passant de 8 à 16, il faut y voir la main du crime organisé. En effet, comme le dit Pottengal Mukundan, directeur du département de la

---

<sup>10</sup> David-Anthony DELAVOET, Document de travail sur la piraterie en Asie du Sud-Est au profit du SGDN, Centre d'études supérieures de la Marine, 1995.

<sup>11</sup> Louis BAUMARD, " La piraterie reste ce qu'elle était ", Le Marin, 29 décembre 1995.

criminalité commerciale à la chambre de commerce internationale, "s'emparer d'un cargo pour le revendre ainsi que sa cargaison nécessite d'importantes ressources et une planification détaillée".<sup>12</sup> Cela implique également de maîtriser la production de faux documents de bord, de faux papiers pour l'équipage, de faux rôles d'équipage et de faux manifestes pour la cargaison. En outre, les pirates sont très bien renseignés, ce qui ne peut se faire que par la corruption, l'entrisme, les écoutes téléphoniques et le piratage informatique. Tous ces moyens ne sont évidemment pas à la portée d'un petit pêcheur de Palavan.

Derrière cette lucrative mais complexe activité se profile l'ombre menaçante des triades chinoises. Hier sociétés secrètes destinées à lutter contre la domination mandchoue, ces clans de type mafieux se sont aujourd'hui reconvertis dans des activités où les affaires légales servent à blanchir l'argent gagné illégalement. Trafics de stupéfiants, prostitution, extorsion de fonds, maisons de jeux, immigration clandestine et piraterie sont leurs principales ressources. Les liens avec la Chine populaire sont étroits. Selon une source policière de Macao, une triade chinoise recrute ses hommes de main parmi des soldats de l'armée chinoise démis de leurs fonctions pour insubordination. Les enquêtes ont fait apparaître des liens entre les pirates indonésiens, des intermédiaires philippins et des réseaux chinois. Souvent, la piraterie et les trafics de stupéfiants ne sont que les deux rameaux d'une seule et même activité. Les "vaisseaux fantômes" deviennent alors des bateaux destinés au transport de substances illicites, quand ce ne sont pas des laboratoires flottant à bord desquels est transformé le pavot en provenance du "triangle d'or".

En juillet 1997, la police italienne découvre près de Rome un chantier naval très spécialisé. En effet, il ne s'agit pas moins pour cette entreprise que de transformer des navires de plaisance rapides en bâtiments armés. Ces bateaux sont payables en or ou en pierres précieuses, en espèce ou sur des comptes " offshore ". Lors de sa découverte, le chantier a déjà vendu au moins 20 de ces navires. Les investigations permettent de savoir que parmi les clients on compte des pirates malais.

---

<sup>12</sup> ICC's piracy reporting centre. Op. cit.

De tels procédés, les modes de paiements et les sommes en jeu ne peuvent être que le fait de gangs à la fois très riches et très organisés.

### 3.- Les facteurs géopolitiques et judiciaires.

Des facteurs d'ordre géopolitiques ont également permis la résurgence du phénomène. Les bouleversements que le monde a connu dans la dernière décennie du XX<sup>e</sup> siècle, les zones d'instabilité qui ont pu se former durant cette période et la déliquescence de certains pays y ont pris une grande part. Le droit maritime international, en raison de l'extrême complexité de ses tenants et aboutissants ne parvient pas à offrir des solutions satisfaisantes.

#### 31.- Les conséquences de la fin de la guerre froide.

Lorsqu'au début des années 90 le bloc soviétique, épuisé par la course aux armements et un système économique absurde, s'est incliné devant l'Occident, les conséquences ont été multiples. Jusque dans les années 90 – 95, l'équilibre issu de la guerre froide permettait une certaine stabilité. Les armées et les flottes des deux blocs assuraient par leur seule présence une relative sécurité. De nombreux états avaient le soutien de l'une ou l'autre "super puissance" et tenaient par ce seul soutien. La disparition de l'un des deux camps a entraîné la perte de cet équilibre, de cette sorte d'ordre.

Le cas de la Mer de Chine méridionale est à cet égard tout à fait exemplaire. Depuis la victoire des communistes au Viêt-Nam, les flottes soviétiques et américaines se faisaient face. La première stationnait à Cam-Rhân, au Viêt-Nam, la seconde à Subic-Bay, aux Philippines. La seule présence de ces deux flottes exerçait, tant dans les eaux côtières qu'en haute mer, un pouvoir dissuasif certain.

Du point de vue du droit international, l'attaque en haute mer d'un navire est du ressort de la police du pavillon du navire. Or, nombre de bateaux de commerce naviguent sous pavillon de complaisance. Il va de soi que le Panama ou le Liberia n'ont ni les moyens ni la volonté de diligenter une enquête et encore moins d'intervenir. C'est le cas également, du moins en ce qui concerne les moyens, de nombreux autres pays dans le monde. Par conséquent, la présence dissuasive des flottes américaines et soviétiques en

Asie du sud-est étaient un facteur éminent de sûreté et de tranquillité dans ces parages. Lorsque le commandement russe a décidé de fermer la base de Cam-Rhân, les américains, engrangeant les fameuses "dividendes de la paix" ont à leur tour déserté Subic-Bay. Les actes de piraterie ont alors explosé à partir de 1995.

### 32.- Théorie du chaos et des zones grises.

En Somalie<sup>13</sup>, depuis 1995, il n'y a plus d'état. Quatorze entités différentes se partagent le pays. L'économie légale a disparu. C'est un exemple typique de chaos et de zone grise. De même, après la chute de l'empire romain, les barbares ont apporté le chaos, l'autorité de l'état a disparu et les pirates ont écumé la Méditerranée. Le chaos, c'est donc le désordre. Ce désordre engendre tous les maux : violence, spoliations, épidémies, pollution... Les régions du monde atteintes par le chaos sont des "zones grises".

Xavier Rauffer définit ainsi les zones grises : "Cette expression, qui trouve son origine dans le vocabulaire du contrôle aéronautique, fait référence aux secteurs non couverts par le balayage des radars. Dans le cas présent elle désigne des territoires échappant à tout contrôle étatique, où sévissent une ou plusieurs formes de criminalité organisée, aux confins du "politique" (guérillas) et du "droit commun" (trafiquants). Dans ces zones, les nouvelles puissances mi-criminelles-mi-guerrières ont acquis progressivement des comportements de type étatique : création et entretien de forces armées, politique de communication sophistiquée, négociation d'égal à gouvernements..."<sup>14</sup> Si Xavier Rauffer donne une longue liste de conditions nécessaire pour qu'une région devienne une zone grise, on peut néanmoins considérer que nombre des secteurs où se pratique la piraterie sont des zones grises ou sont en passe de le devenir. Le spécialiste de ces nouvelles menaces ajoute : "les zones grises (qui) peuvent s'étendre demain à d'autres pays, à d'autres continents, représentent sans doute la menace la plus grave de la décennie qui vient pour les pays occidentaux"<sup>15</sup>.

Sont ainsi considérées comme zones grises la plupart des pays d'Amérique centrale et du Sud, les Républiques musulmanes soviétiques, le Pakistan, Ceylan, le

---

<sup>13</sup> Le 12 juillet 2000, un navire français y était abordé et sept marins retenus en otage.

<sup>14</sup> Xavier RAUFFER, "une menace grave et méconnue, les zones grises", Notes & Etudes n ° 21, février 1992.

<sup>15</sup> Xavier RAUFFER, ib.

Bangladesh, la Birmanie, la Thaïlande, des secteurs entiers de l'Indochine et des provinces du sud de la Chine. Or, à part les Républiques musulmanes soviétiques qui n'ont pas de pirates, et pour cause, ce sont tous des secteurs à haut risque pour la navigation commerciale ou la plaisance. Il devient dès lors difficile de s'étonner qu'en 1991, un patrouilleur philippin ait été coulé par des pirates.

### 33.- Droit international et conflits territoriaux.

Contrairement au droit des conflits armés, le droit de la mer n'est pas une invention du XIX<sup>e</sup> siècle : en 1493, le Pape Alexandre VI promulguait la bulle *Inter Coetera* qui partageait les océans entre Espagnols et Portugais.

Aujourd'hui, la disparition des empires et la multiplication des états souverains sont une source de complexité. La mer, espace mouvant et ouvert, n'est pas un milieu favorable à la légalisation. De plus, il s'agit à la fois d'un espace de communication pour les échanges commerciaux, les déplacements de personnes et l'exercice de la puissance stratégique, d'une part, d'un espace générateur de ressources diverses, d'autre part. De ce fait, le droit maritime international doit tenir compte de ces spécificités. D'un droit coutumier, on est parvenu peu à peu à un droit codifié depuis la fin de la seconde guerre mondiale jusqu'à la conférence de Montego Bay en 1982.

En 1958, une première conférence a lieu sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies. Une deuxième conférence se tient en 1960, en vain. A compter de 1967, de nombreux états jeunes et pauvres contestent les résolutions précédentes qui leur semblent défavorables en ce qui concerne l'exploitation des ressources pélagiques. En avril 1982, une nouvelle convention internationale est adoptée par 130 participants. Cette convention sur le droit de la mer confirme un certain nombre de points précédemment acquis sur la souveraineté des états côtiers; elle statue entre autres sur les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë de 12 milles à la suite de la mer territoriale, la zone économique exclusive qui s'étend jusqu'à 200 milles des lignes de base. De la notion de territorialité des eaux découle pour chacun des états concernés l'absolue responsabilité de la lutte contre le brigandage maritime. Nous atteignons ici un point fondamental en matière de lutte contre la piraterie. De là résulte en effet qu'il est impossible pour une

nation d'envoyer ses bâtiments de guerre patrouiller ou poursuivre des pirates dans les eaux territoriales d'un autre pays afin de protéger ses propres navires marchands.

Cet état de fait est particulièrement favorable aux pirates. A nouveau, le cas de la Mer de Chine est emblématique. Ainsi, les îles Paracels sont revendiquées par la Chine populaire, Taiwan, le Viêt-Nam, l'Indonésie, les Philippines et le Sultanat de Brunei. Spratly est revendiqué par les mêmes pays plus la Malaisie. Il est alors facile pour les pirates de se réfugier dans des archipels que tous revendiquent mais qu'aucun ne peut surveiller et pour les pays concernés de dénoncer la faiblesse du voisin.

L'inimitié entre la Malaisie et l'Indonésie est ainsi illustrée par les propos tenus par Mak Joon Num, directeur de recherche à l'institut maritime malais qui impute à l'Indonésie, aux carences de son gouvernement et à sa marine la responsabilité des actes de piraterie dans la région.<sup>16</sup>

Heureusement, en ce qui concerne la haute mer, la jurisprudence et les aspects de certaines autres conventions préexistent. Ainsi, une "Convention internationale sur la haute mer", réunie à Genève en 1958, améliore les conditions de la répression. Elle facilite notamment la coordination de l'action des états signataires, harmonise les règles nationales et définit la piraterie.<sup>17</sup> Allant plus loin, la convention étend la responsabilité du même crime aux personnes facilitant les actes de piraterie ou embarqué sciemment à bord d'un navire pirate. Ceci est très important car c'est une première possibilité de lutter contre la piraterie ramifiée au crime organisé. En effet, il est alors possible de considérer comme pirate à part entière l'agent qui, à terre, fournit les renseignements bien utiles comme les horaires de départ et d'arrivée, la route prévue ou la nature et la valeur de la cargaison. Un autre point positif réside dans le fait que les Conventions de Montego Bay et Rome prennent en compte les aspects de la piraterie en haute mer, prévoyant la conduite à tenir envers les pirates en dépit de la multiplicité des acteurs en mer, notamment en matière d'extradition.

---

<sup>16</sup> Eric FRECON, Op. cit.

<sup>17</sup> "Est considéré comme piraterie, tout acte illégitime de violence, commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé et dirigé, soit en haute mer contre un autre navire ou aéronef ou contre des personnes ou des biens à leur bord, soit dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, contre un navire, un aéronef, des personnes ou des biens à leur bord".

Cependant, rien n'est encore acquis : si, le 10 décembre 1982 à Montego Bay, 124 pays ont signé la convention sur le droit de la mer, 22 ont refusé de le faire, dont les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et le Japon.

Par ailleurs, chaque pays a indépendamment légiféré en la matière. Par exemple, la loi de la France, a prévu que soit poursuivi pour crime de piraterie tout individu qui, faisant partie de l'équipage d'un navire, circule sans être muni d'un passeport, de rôle d'équipage et de commission, tout commandant de navire armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances, tout individu faisant partie d'un équipage maritime qui commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence sur un navire français ou allié de la France. Il s'agit d'un crime particulièrement grave puisque la peine encourue est la réclusion criminelle à temps ou à perpétuité.

Les causes de ce retour en force de la piraterie sont diverses mais elles tiennent toutes à un seul fait : la chute de l'Empire et l'invasion des "nouveaux barbares". L'empire n'est ni celui dont le Kremlin était l'épicentre, ni celui dont la capitale est encore aujourd'hui Washington. Cet empire était celui d'un certain équilibre reposant sur une paix armée. Les vainqueurs de 1945 se regardaient en chiens de faïence en apportant au monde une stabilité fondée sur leur puissance partagée. La question n'est pas de savoir s'il faut regretter cette époque mais seulement de se demander si un monde meilleur est sorti des décombres du mur de Berlin et cela en dépit des incontestables motifs de satisfaction qui résultent de la défaite du bloc soviétique. La piraterie n'est en somme que l'un des nombreux aspects de la barbarie issue du chaos que nous subissons.

Ce constat établi, il semble bien difficile de pouvoir agir préventivement sur les causes du retour en force des flibustiers. La géographie ? Les Japonais y ont bien songé en envisageant de modifier leurs routes habituelles mais les surcoûts induits sont tels qu'ils y ont, au moins provisoirement, renoncé. Les facteurs ethniques, culturels, économiques ? Depuis le temps que l'on constate, impuissants, la misère du monde, ce n'est pas demain que l'ONU va modifier le sort des millions de miséreux archi-violents et désespérés de Bèlème, Mogadiscio ou Djakarta. La géopolitique et le droit ? Ce sont assurément les

domaines dans lesquels il est possible d'avancer, notamment pour voir quelle place peut être faite à des initiatives privées.

### Troisième partie

#### Lutter contre la piraterie aujourd'hui

Aujourd'hui, lutter avec efficacité contre la piraterie apparaît comme une évidente nécessité. Mais ce que nous savons déjà de cette forme particulière de criminalité, du milieu dans lequel elle s'exerce et des facteurs qui ont permis son retour en force, incite, sans faire abstraction des initiatives heureuses qui existent déjà, à étudier des solutions nouvelles.

##### 1.- Une première nécessité : la prééminence des institutions.

Il serait absurde de vouloir totalement occulter le rôle des institutions dans la lutte contre la piraterie. Ceci pour deux raisons. En premier lieu parce qu'il serait naïf de croire que les états souverains sont prêts à céder leurs prérogatives à des entités privées. En second lieu, parce que le rôle de telles entités ne peut que se borner à une contribution complémentaire. On peut prendre un exemple dans le fonctionnement de nos cités : s'il est permis à des sociétés de transport de fonds d'employer des hommes armés pour transférer des espèces, cela n'enlève rien aux devoirs et aux prérogatives des forces de police.

##### 11.- Le rôle de l'état.

En dépit de l'aspect quelque peu pessimiste de l'étude relative au droit international et aux conflits territoriaux, il convient de relativiser l'impuissance des états. Djakarta et Singapour, par exemple, ont commencé à bien prendre conscience des enjeux du problème. Autant parce que les actes de piraterie sont préjudiciables à ces deux pays et risquent de le devenir encore davantage, que parce que ces pays n'ont pas intérêt à voir les grandes puissances venir d'autorité s'immiscer dans leurs affaires. C'est d'autant plus vrai que les anciennes colonies sont extrêmement susceptibles dès qu'elles décèlent ne serait-ce que l'ombre des anciennes puissances tutélaires, toujours suspectes de "néo-

colonialisme", se profiler dans leur jardin. Dans le détroit de Malacca, les bâtiments de combat des états riverains commencent à multiplier les patrouilles, suscitant la crainte des pirates.<sup>18</sup>

En Malaisie, les autorités s'organisent. Le "Département de la sécurité" nationale a donné naissance au "Centre de coordination de la répression maritime" en 1985. Dans un autre domaine, le "Centre de recherches stratégiques malais" a organisé en 2000 une concertation sur la "sécurité nationale face aux nouveaux défis". La même année, Kuala Lumpur émet différentes propositions dont certaines paraissent très novatrices. Outre l'idée très classique de faire escorter les navires de commerce, les Malais imaginent en effet de lancer des bateaux leurres destinés à attirer les pirates pour mieux les anéantir. Certes, trop difficile à mettre en pratique, l'idée n'est pas été retenue. On peut néanmoins se féliciter d'y voir la marque d'une initiative et d'une prise en compte du problème qui va au delà des discussions stériles. Car à présent, c'est bien avec de l'imagination et un véritable esprit agressif que les états doivent réagir. Par ailleurs, la Malaisie a fait l'effort d'acquérir deux patrouilleurs capables de filer leurs cinquante nœuds, ce qui les met en position de poursuivre les pirates. Enfin, ce pays a consenti d'autres efforts pour accroître les capacités de sa marine de guerre tant du point de vue des matériels que du point de vue de l'organisation, et ce dans le but avoué de faire de la lutte contre la piraterie une priorité nationale. L'état de Singapour, quant à lui, dispose de 106 patrouilleurs utilisés par les gardes-côtes pour surveiller ses eaux territoriales.<sup>19</sup> Rapporté à la superficie de la zone concernée, c'est un chiffre considérable.

L'attitude de la Chine populaire mérite une attention particulière. En effet, il faut rappeler que c'est dans les ports de ce pays que finissent presque tous les "vaisseaux fantômes" et qu'une forte suspicion pèse sur les autorités chinoises à ce sujet. Ces dernières années, comme pour se dédouaner, la République Populaire a accru la répression. Ici aussi, les efforts concernant les institutions et les moyens sont visibles. "L'Administration pour la sécurité maritime" qui a pour mission les secours en mer coiffe également la lutte contre les pirates. Pour ce faire, elle dispose d'environ 30000 fonctionnaires 1000 embarcations. De nombreuses arrestations ont eu lieu et la justice chinoise, réputée pour être expéditive autant que sévère, n'a pas lésiné sur les

---

<sup>18</sup> Eric FRECON. Op. cit.

<sup>19</sup> Eric FRECON. Op. cit.

condamnations à mort. Le résultat est là, la piraterie, tout en restant importante, marque le pas.

Ces quelques exemples pris sur des pays, particulièrement concernés il est vrai, montrent que les états ont un rôle à jouer dans les eaux dont ils ont la jouissance – mais aussi la charge – et que certains l'ont bien compris. La plupart des pays du Sud-Est asiatique parviennent peu à peu à reconnaître, premièrement que la piraterie existe chez eux et que c'est une réelle menace, deuxièmement qu'ils doivent s'entendre entre eux pour y faire face. Déjà, des initiatives prennent forme pour coordonner les différents services concernés (armée, marine, police, douane...) à l'intérieur de l'état et entre états de l'ASEAN.

Hélas, bien souvent, même si la bonne volonté est à l'œuvre, ce sont les moyens qui manquent. En Afrique, on est loin des réalisations constatées en Asie et rien ne permet, à l'heure actuelle, d'espérer une embellie.

Quant à l'action des grandes puissances, elle est, comme on l'a vu plus haut, assez limitée par les questions de susceptibilité des états souverains. La France opère à partir de Djibouti sans difficulté. En janvier 2002, des pirates somaliens prennent le contrôle d'un cargo libanais. Ils réclament une rançon de 200000 \$. L'arrivée sur les lieux de la frégate Floréal exerce une dissuasion suffisante pour que les bandits abandonnent le navire. Son équipage est alors évacué sur le Floréal. Hélas, les pirates reprendront le navire alors que le bâtiment français tente de le prendre en remorque.<sup>20</sup> En 2000 – 2001, un aviso français est dépêché dans le détroit de Malacca avec mission de contrôler tout navire suspect au large de Singapour et de Port Klang. C'est une première approche, qui permet de constater que ce type de mission nécessite des savoir-faire particuliers – que maîtrisent bien nos marins – mais aussi des équipements et surtout une base juridique spécifique dont ils sont dépourvus.

Le Royaume-Uni, pour sa part, exerce davantage son action par la voie diplomatique. A cet effet, des liens particuliers avec l'Inde, la Chine, les Philippines et le Brésil ont été noués. Il est vrai qu'au début des années 90, devant le retour des pirates,

---

<sup>20</sup> Armée d'aujourd'hui n° 277, février 2003.

Londres avait planifié une importante intervention navale en Extrême-Orient, initiative qui avait provoqué une vive réaction de ses anciennes possessions.

Les Etats Unis, surtout depuis le fameux 11 septembre qui a vu leurs certitudes s'effondrer avec les tours de World Trade Center, considèrent quant à eux que le terrorisme et la piraterie sont mêlés. L'affaire des otages de Jolo semble d'ailleurs leur donner en partie raison. Ils ont donc à différentes reprises exprimé leur intention de lutter contre la piraterie. Mais leur action s'inscrit plus dans une stratégie navale globale et c'est dans ce sens qu'il faut considérer les nombreux exercices qu'ils conduisent chaque année avec les marines asiatiques.

#### 12.- Le rôle des institutions trans-étatiques.

La Chambre de commerce internationale (CCI) et son émanation spécialisée, le Bureau Maritime International (BMI), l'Organisation des Nations Unies et sa filleule, l'Organisation Maritime Internationale, sont les différentes institutions que l'on retrouve toujours derrière les initiatives multilatérales de lutte contre la piraterie. Leur participation au combat se traduit par informer, coordonner et analyser.

La Chambre de commerce internationale dispose d'un organe – le service de la criminalité commerciale (CCS) – qui traite des grandes menaces pesant sur les échanges mondiaux, notamment la piraterie informatique, les contrefaçons et la piraterie maritime. Dans ce dernier cas, c'est le BMI qui est concerné. Dirigé depuis plus de vingt ans par un ancien policier britannique, très proche de certaines institutions du Royaume Uni dont la Lloyd's, et d'Interpol, cet organe informe les affréteurs, renseigne les polices, suit les chargements et soutient les victimes. Il assure également la promotion et le suivi du système Shiploc dont il sera question un peu plus loin. Le BMI est également, avec l'OMI, le "parrain" du Centre Régional de la Piraterie pour la région Malaisie – Indonésie. Cette agence, installée à Kuala Lumpur, depuis octobre 1992, s'est donnée pour mission de "fournir de l'aide aux équipes d'investigation qui répondent immédiatement aux actes de piraterie et de collecter les preuves pour les agences de repression."<sup>21</sup> Elle publie chaque semaine et chaque année un rapport sur les activités des pirates dans le monde que tout un chacun peut consulter sur internet.<sup>22</sup> Si le secteur privé n'est pas encore franchement visible, du moins semble t'il se profiler, notamment derrière le système Shiploc.

---

<sup>21</sup> Source : Site internet de la Chambre de Commerce Internationale / BMI.

l'Organisation Maritime Internationale, créée en 1948 et dont le siège est à Londres, est un pur produit des Nations Unies, composé d'une assemblée, d'un conseil et de cinq comités dont l'un est en charge de la sécurité maritime.<sup>23</sup> Ce sont les problèmes humanitaires découlant des attaques contre les boat people qui sont à l'origine, en 1983, de l'intérêt marqué par cet organisme pour les questions de piraterie. Parmi les initiatives proposées par l'OMI figure une motion très intéressante au regard du droit international. Il s'agit d'amender ce droit de telle sorte qu'un pays puisse arguer d'une attaque de pirates pour se prévaloir d'un droit de poursuite dans les eaux territoriales d'un autre pays. Las, cette proposition qui a déjà dix ans a rencontré une opposition sérieuse. Rien, dans les travaux de l'OMI ne semble faire référence à une possible implication d'organismes privés. En revanche, les ONG sont souvent consultées et mises à contribution.

Les Japonais sont très présents dans les ONG concernées par la sécurité des transports maritimes. La Nippon Foundation et la Japan Association for Maritime Safety sont les porte étendard de cette tendance. Leur principal intérêt est de financer généreusement toutes les initiatives qui visent à combattre la piraterie. Elles ont aussi largement contribué à réunir les pays concernés à Tokyo en 1999 afin de s'atteler sérieusement à la tâche. D'autres associations d'armateurs ou de personnes morales proche du commerce maritime sont également à l'œuvre, comme par exemple le Baltic and International Maritime Council (BIMCO), qui représente quelques 60% de la flotte marchande dans le monde.

## 2. - Une deuxième nécessité : les initiatives des transporteurs

Affréteurs, armateurs et marins marchands sont, au fond, les tous premiers concernés. Ils en sont d'ailleurs tout à fait conscients. Innovations techniques, recours à des "anges gardiens" électroniques ou humains, participation à la réflexion globale sur le problème, ils ne cessent, depuis la réapparition du danger, de multiplier les tentatives de l'enrayer.

### 21.- Les compagnies maritimes investissent dans la technique.

---

<sup>22</sup> ICC's piracy reporting centre, [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org)

<sup>23</sup> Maritime Safety Committee, Comité pour la sécurité maritime.

Les événements de septembre 2001 ont eu, dans le monde maritime, des répercussions importantes. Toutes les procédures mises en place, particulièrement par les Américains, pour lutter contre le terrorisme, ont des applications dans la protection contre les pirates.

Par ailleurs, de nombreuses compagnies ont investi dans des systèmes de communication permettant un suivi en temps réel de leurs bateaux. Le système SHIPLOC<sup>24</sup> est un exemple significatif de ces efforts. Il s'agit d'un appareil peu encombrant, de la taille d'une boîte à chaussures aisément dissimulable sur un bateau. Bien qu'il soit alimenté par les sources d'énergie du bord, il peut également fonctionner grâce à une batterie de secours indépendante si besoin est. En cas d'abordage par des pirates et si ceux-ci venaient à couper l'alimentation électrique du bord, l'appareil pourrait continuer à transmettre ses données. Les positions sont automatiquement reportées et transmises à la fois par courrier électronique ou sur le site internet de Shiploc. Les données sont intégrées dans la base du BMI, l'ensemble de la planète est couvert par les satellites, vingt quatre heures sur vingt quatre. En outre, seuls le propriétaire du navire et le BMI ont accès aux données, de telle sorte que ce système, destiné à se protéger des pirates, ne peut pas leur rendre service par un contre coup pervers.

La seule contrainte technique est de pouvoir disposer, chez l'armateur, d'un ordinateur muni d'un accès internet. Il est désormais facile d'être immédiatement informé de tout changement de route imprévu et de savoir de façon permanente la position d'un navire. Outre l'armateur, le BMI peut suivre en permanence la position de tel ou tel navire et en informer les autorités. Cette possibilité est particulièrement intéressante dans les cas des "vaisseaux fantômes".

De la même manière, il faut saluer l'arrivée du Seajack Alarm System qui transmet automatiquement aux ordinateurs des compagnies maritimes toute anomalie survenue à bord des navires. La Nippon Foundation, quant à elle, promeut un dispositif qui se déclenche dès le contact d'un grappin et du plat bord d'un bateau, actionnant alarme sonore et projecteurs.

---

<sup>24</sup> Le schéma simplifié de fonctionnement de ce système figure en annexe 2.

Une autre innovation due à une entreprise privée mérite d'être rapportée. Il s'agit d'une clôture électrifiée horizontale faisant le tour des navires dans le prolongement du plat bord. Son installation interdit tout franchissement de la lice par des individus indésirables. Ce système est également proposé pour protéger les navires de plaisance, ce qui peut revêtir un intérêt particulier dans le Golfe du Mexique où ces bateaux sont particulièrement menacés.

## 22.- Collaboration entre armateurs et institutions.

Après le 11 septembre 2001, les Américains ont pris des mesures intéressantes l'ensemble du commerce par voie de mer. La plupart des grandes compagnies ont emboîté le pas. Par exemple, en France, la CMA CGM, qui considère que " bien que les Etats-Unis aient tendance à prendre des décisions unilatérales, le monde de la mer doit participer tout entier aux initiatives qui rendent le transport maritime plus sûr"<sup>25</sup>, a mis en place des procédures extrêmement strictes. Une directive de la direction générale de cette entreprise précise les rôles et les responsabilités de chacun, à terre et à bord. La compagnie adhère au Contrôle Naval Volontaire. Rendre la mer plus sûre à un prix, les grandes compagnies de transport maritime sont prêtes à le payer. Ainsi, le commandant Jeanmaire, directeur central "Flotte sous pavillon français et Sécurité en mer" au sein de la CMA CGM, mesure la lourdeur des contraintes imposées aux capitaines, comme aux agents portuaires. Pourtant, il ne craint pas de développer ainsi la politique du groupe auquel il appartient : "Au plus tard en 2004 les navires devront être équipés du système d'identification à distance (AIS : Automated Identification System), puis ce sera le VDR (Voyage Data Recorder), la fiche signalétique, la mise en place de l'alarme de sécurité permettant d'alerter directement un centre de contrôle à terre"<sup>26</sup>. Il faudra également élaborer un plan de sécurité comprenant plusieurs niveaux d'activation, la surveillance des accès et des compartiments du navire. Les membres d'équipage devront être identifiés. L'OMI a chargé l'OIT<sup>27</sup> d'élaborer un document d'identité individuel électronique. Un document International de sécurité confirmera à terre et sur chaque navire la conformité de ces mesures. Ce document sera délivré après audit pour 5 ans.

---

<sup>25</sup> CMA-CGM Magazine n°19, Février 2003.

<sup>26</sup> CMA CGM, *ibidem*.

<sup>27</sup> Organisation Internationale du Travail.

De façon à éviter la revente illicite des cargaisons, d'autres mesures sont prises. Il s'agit de savoir en permanence qui en est le propriétaire, quel est le port de charge et la destination finale, qui est le transporteur maritime et quelle est la nature exacte de la marchandise. Ces mesures sont désormais rendues obligatoires aux États Unis.

3.- Une possibilité supplémentaire : une solution privée sous contrôle.

### 31.- Le mercenariat : une solution discutable.

La marge entre mercenaires et agents de sécurité est parfois difficile à déterminer. C'est la raison pour la quelle ce qu'Eric Frécon nomme "l'approche violente"<sup>28</sup> est discutée. Il existe actuellement cinq grandes sociétés qui se partagent le marché de la protection contre la piraterie :

- L'Anglo-Marine Overseas Service Limited,
- Satellite Protection Services (SPS),
- Sandline International,
- Special Ops Associated (SOA),
- Marine Risk Management (MRM).

Toutes recrutent largement parmi les anciens militaires et préconisent l'action au détriment de la prévention. En revanche, si certaines déplorent l'aspect procédurier du BMI, d'autres, comme SPS, ont carrément offert leurs services à cet organisme. En ce qui concerne l'action, deux approches se superposent : l'entraînement des équipages et la réaction directe.

En ce qui concerne MRM, cette entreprise utilise un système analogue à Shiploc, le dispositif Ship trac. Cependant, dès que ce système révèle une anomalie par rapport à la route prévue, Marine Risk Management intervient par le biais de son bras armé, le Maritime Asset Recovery and Protection Service (Service maritime de protection et de recouvrement des biens). Il s'agit d'une force de réaction rapide qui a donné les preuves de sa capacité à retrouver les agresseurs et à récupérer en mer les navires abordés.

Toutefois, ces sociétés de type paramilitaire ne font pas l'unanimité, ni parmi les

---

<sup>28</sup> Eric FRECON. Op. cit.

institutionnels, ni parmi les marins marchands. En effet, en ce qui concerne les premiers, une certaine gêne subsiste quant au fait de confier à des organismes privés le soin d'empiéter sur les prérogatives des états ou des institutions multilatérales. Le BMI et l'OMI sont donc très réticents. Quant aux marins, ils sont conscients des risques encourus : leurs bateaux n'ont pas été conçus pour se muer en champs de bataille et la législation pourrait se retourner contre eux si des pirates venaient à mourir dans un échange de feux, surtout si, parmi les bandits, se trouvent des agents de l'état...

Pour financer le système on peut concevoir un dispositif multiple. Le BMI, lui même pourvu par les cotisations versées à la chambre de commerce internationale et par les contributions des ONG et des différentes chambres syndicales paye aux sociétés concessionnaires un forfait couvrant l'exploitation du système de surveillance et de suivi ainsi que l'accès aux bases de données pour tous. Les prestations supplémentaires, comme les interventions sur attaques ou l'embarquement d'équipes de protection resteraient à la charge des compagnies bénéficiaires. Cependant, grâce à un accord négocié par le BMI et la Lloyd's - ou toute autre compagnie d'assurance - ces compagnies pourraient bénéficier de ristournes sur leurs primes. Des accords internationaux pourraient même éventuellement permettre à ces sociétés qui ne navigueraient pas sous pavillon de complaisance de déduire de leurs impôts les frais ainsi engagés.

### 32.- La forêt équatoriale comme exemple.

En juillet 1996, John Deutch, directeur de la CIA, annonce que les satellites espions américains seront désormais en partie utilisés pour surveiller les zones grises de la planète, particulièrement les sites écologiques sensibles. Quant au système de surveillance SOSSUS, qui avait pour objectif de surveiller les mouvements des sous-marins du Pacte de Varsovie à l'époque de la guerre froide, il est partiellement privatisé, également dans un but de préservation écologique. Or, afin de lutter contre le pillage de l'Amazonie, un système nommé SIVAM<sup>29</sup>, mettant en œuvre satellites et systèmes d'information et de commandement du type des SIC militaires est en cours de développement et a commencé de fonctionner en juillet 2002<sup>30</sup>.

Ce système, fondé sur les possibilités de transmissions de données par satellites,

---

<sup>29</sup> Système de vigilance en Amazonie.

permet de surveiller la grande forêt équatoriale et de la préserver de ses nouveaux prédateurs : orpailleurs et bûcherons clandestins, mais aussi braconniers et trafiquants de drogues, d'animaux protégés et d'armes. Chaque mouvement, chaque modification du milieu est enregistré en temps réel et localisé. Or, la forêt amazonienne est l'un des milieux les plus hostiles, les plus impénétrables qui soit au monde. Si un tel système de surveillance peut y fonctionner, comment ne pas imaginer un dispositif similaire dans les mers hantées par les pirates modernes ? Puisque la fin de la guerre froide a permis le démantèlement d'un certain nombre de dispositifs, il est permis d'espérer que ceux-ci soient "recyclés" dans les combats de demain, dont la lutte contre la grande criminalité doit être une priorité.

### 33.- Des pistes pour l'avenir.

D'un côté, nous avons des institutions dont la bonne volonté ne peut être mise en doute et dont les moyens ne sont pas négligeables, des ONG qui répondent à peu près aux mêmes critères et des organismes de droit privé qui sont à la fois un peu trop puissants et un peu trop indépendants, suscitant de ce fait certaines craintes.

Or, à menace nouvelle, doit répondre une réponse nouvelle. Il est impératif, par conséquent, de permettre à l'imagination, à l'innovation, à l'originalité, de présider aux réflexions concernant la lutte contre la piraterie.

Puisque le "mercenariat" ou les services d'entreprises privées qui s'en rapprochent ne semblent pas faire l'unanimité, puisque le droit international limite l'action des états et puisque les institutions et les transporteurs ont développé ensemble un certain nombre de programmes intéressants mais auxquels il manque cruellement une prolongation coercitive, l'avenir ne serait-il pas à une solution mixte ?

Il convient dès à présent de se pencher sérieusement sur des réactions inédites, qui permettent à des agents privés, agissant pour le compte des transporteurs en tant qu'entreprises, c'est à dire ayant un but lucratif avoué, d'apporter la contribution de leurs compétences et de leurs réseaux dans un cadre défini et consensuel. On peut alors imaginer un dispositif piloté par le BMI qui a, rappelons le, la permanente bénédiction de

---

<sup>30</sup> La société française Thalès n'a pas obtenu – de peu – le marché.

l'OMI, c'est à dire de l'Organisation des Nations Unies. Ce dispositif pourrait donc se composer :

- d'une autorité assurant l'analyse des risques, la synthèse et la diffusion du renseignement, le contrôle et la régulation de l'ensemble en liaison avec Interpol : le BMI;
- de forces de répressions : les forces de police, de douane et les marines des états riverains pour les eaux territoriales, les marines "du pavillon" en haute mer;
- de "clients" : les compagnies de navigations;
- de forces auxiliaires relevant du droit privé.

Dans ce cadre, le rôle de ces sociétés privées pourrait être :

- d'assurer l'exploitation d'un système unique de surveillance et de transmissions de données qui serait une synthèse des dispositifs existant actuellement et du SIVAM;
- d'intervenir en "premier échelon" sur les attaques afin de déstabiliser les pirates et de préparer l'arrivée des secours relevant des forces étatiques;
- de participer à la collecte et la diffusion du renseignement;
- d'entretenir à la demande, à bord des transports sensibles, des agents chargés de surveiller l'équipage (des agents des pirates y sont parfois infiltrés), d'assurer la liaison avec leur base et de mettre en œuvre des moyens de défense non létaux le cas échéant.

Encore une fois, il faut souligner le rôle prééminent du BMI pour assurer un contrôle des acteurs privés et des forces relevant des états pour mettre en œuvre les armes létales et déférer les prévenus devant les tribunaux compétents. Les sociétés de sécurité concernées devraient obtenir l'agrément du BMI, condition sine qua non pour exercer leur activité. Afin de réguler ce marché très particulier, le BMI accorderait des concessions limitées dans le temps et l'espace, ce qui lui donnerait toute latitude pour écarter des entreprises n'ayant pas donné satisfaction du point de vue déontologique. Les concessionnaires pourraient par ailleurs être répartis, soit géographiquement, soit en fonction du type ou de la nationalité des bâtiments ou des compagnies bénéficiaires.

Dans ce cadre, quelques initiatives particulières peuvent voir le jour. Par exemple, on peut imaginer d'utiliser des "repentis", c'est à dire de recruter des pirates en les

amnistiant, en les payant correctement, en assurant la protection de leurs familles et en les laissant dans leur milieu de prédilection, la mer. Ces hommes mettraient alors leurs connaissances et leur sens marin au service du droit, tout en étant en mesure d'assurer la subsistance des leurs. Bien sûr, il s'agirait d'aller chercher des "petit poissons", pauvres pêcheurs que la misère a poussé à basculer dans la flibuste et non les requins du crime organisé.

Il serait également intéressant de voir si quelques avions équipés de certains des moyens qui sont embarqués sur nos avions Bréguet ATL2 ou Nord 262, ne pourraient pas être mis à contribution.

Il ressort de cette approche qu'il ne faut en aucun cas sous-estimer le rôle des états et des institutions. Rejeter a priori l'action de ces acteurs serait à la fois un non sens et une erreur stratégique. Cependant, refuser catégoriquement la contribution des acteurs privés n'est pas raisonnable. D'ailleurs, aujourd'hui, les compagnies maritimes de grande envergure semblent prendre la question très au sérieux et n'hésitent pas à investir dans des moyens de protection. Mais il faut aller plus loin, accepter le constat selon lequel les solutions actuelles, pour courageuses ou utiles qu'elles soient ne sont pas suffisantes. Il faut innover et être original, ne pas hésiter à proposer de nombreuses solutions, même si certaines peuvent paraître extravagantes, car c'est de ce fourmillement d'idées que l'on pourra extraire les quelque deux ou trois principes et dispositifs qui permettront peut-être, sinon de mettre fin au fléau de la piraterie, ce qui semble utopique, du moins de l'enrayer.

\*

\* \*

La piraterie est aussi ancienne que la marine marchande mais elle s'est bien adaptée aux techniques modernes, à l'image du grand banditisme qui balaie les fréquences de la police avec ses scanners. Réapparaissant en force après des décennies d'accalmie et utilisant parfois des moyens dispendieux, elle fait courir des risques importants à divers titres. Non seulement elle coûte cher aux victimes, mais elle fait peser une menace réelle sur les échanges et les approvisionnements de certains pays. En outre, il n'est pas impossible qu'une opération ratée débouche un jour sur une catastrophe écologique. Qu'advient-il si un jour un pétrolier de fort tonnage, suite à un malheureux tir de roquette venait à prendre feu à une poignée de milles de Singapour ?

Les convulsions dues à la fin de la guerre froide n'ont pas fini de secouer le monde. Ceci ne saurait signifier qu'il faut regretter l'écroulement du bloc soviétique. On ne peut que se réjouir du fait que des millions d'individus aient été libérés du joug marxiste – léniniste et de son cortège d'horreurs. Pour autant, comment ne pas déplorer que le prix de cette victoire, incomplète de surcroît, soit la déstabilisation universelle à laquelle nous assistons ? La piraterie n'est que l'un des maux d'une époque qui en compte de nombreux : Immigration clandestine, violences urbaines, économies parallèles, drogues, sectes, terrorisme... C'est pour cette raison qu'il faut la combattre avec détermination. Cependant, s'exerçant dans un milieu mouvant et illimité, dans un univers juridique imprécis, elle bénéficie de nombreux avantages sur le droit.

Enfin, il est permis d'étendre la question à d'autres victimes potentielles que sont les plates-formes pétrolières, particulièrement en Afrique de l'Ouest. Les pétroliers français sont d'ailleurs connus pour avoir confié depuis longtemps la sécurité de leurs installations à des "agents de sécurité", souvent recrutés parmi d'anciens militaires. Les risques que font courir à ces installations des flibustiers classiques, mais aussi des pirates plus politisés dont – pourquoi ne pas les citer – des commandos de Greenpeace, ne sont pas négligeables. En allant encore plus loin, c'est à la sécurité globale – incendie, abordage, naufrage, pannes...- que l'on peut étendre la réflexion de la participation du secteur privé à cette question.

Encore une fois, il n'est pas demandé à des convoyeurs de fonds de faire le travail des gendarmes. En revanche, il est demandé aux gendarmes et surtout à ceux qui les emploient, de comprendre quelle peut être la part de travail des "convoyeurs de fonds", pour le bien des banquiers, des clients de la banque, et des passants.