



**LES CONDITIONS D'UNE LUTTE EFFICACE  
CONTRE LA PIRATERIE MARITIME  
SONT-ELLES AUJOURD'HUI REUNIES ?**

Mémoire de géopolitique  
du chef d'escadrons Nicolas LENOIR

dans le cadre du séminaire  
« Géopolitique des espaces maritimes »

sous la direction du professeur Hervé COUTEAU-BEGARIE

Mars 2006

## FICHE DOCUMENTAIRE

- 1 Les conditions d'une lutte efficace contre la piraterie maritime sont-elles aujourd'hui réunies ?
- 2 2006\_memoire\_geop\_piraterie maritime\_Lenoir
- 3 LENOIR – Nicolas – CES – Armée de Terre – France
- 4 22 mars 2006
- 5 Division D – groupe 6
- 6 Mémoire de géopolitique
- 7 Le rapport pour l'année 2005 du Bureau Maritime International (BMI) sur la piraterie et le brigandage maritimes constate pour la deuxième année consécutive une baisse assez franche des actes de piraterie dans le monde. Il note également une légère évolution de leur répartition géographique avec notamment l'apparition de cas de plus en plus fréquents dans le Golfe persique. D'une part, un état des lieux des actes de piraterie recensés dans le monde et une présentation de la complexité du phénomène et de ses causes montre bien les limites des actions menées et permet d'expliquer les faibles résultats observés jusqu'à maintenant. Mais d'autre part l'analyse des suspicions de collusion entre la piraterie maritime et le terrorisme international permet de constater que la lutte contre la piraterie est incontestablement relancée par la lutte anti-terroriste et les initiatives sécuritaires qui l'accompagnent.
- 8 Mots clés : piraterie, droit international, terrorisme

Les conditions d'une lutte efficace  
contre la piraterie maritime sont-elles aujourd'hui réunies ?

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : ETAT DES LIEUX ET MOYENS DE LUTTE EXISTANTS

Etat des lieux de la piraterie maritime dans le monde

Les moyens de lutte existants

DEUXIEME PARTIE : LES CAUSES DE L'INEFFICACITE DE LA LUTTE

Le problème juridique et les limites du droit international

Les causes profondes du phénomène

Le problème du recensement des actes de piraterie

Les limites de l'action des états

Les limites de l'implication de puissances tierces

Les limites de l'action des lobbies de professionnels de la mer

TROISIEME PARTIE : UNE IMPULSION NOUVELLE

Un sursaut tardif mais réel des états les plus concernés

La question du terrorisme maritime et de sa collusion avec la piraterie

## INTRODUCTION

En mars 2003, le chimiquier Dewi Madrim a été abordé au large des côtes de Sumatra, dans les eaux indonésiennes, par dix pirates équipés d'une vedette. Ils étaient armés de fusils d'assaut et de machettes, et portaient des radios VHF. Ils ont mis hors service la radio de bord, pris la barre et dérouté le navire - en modifiant sa vitesse - pendant environ une heure. Ils sont ensuite partis avec un peu d'argent liquide, le capitaine et un officier.

Le rapport Aegis parvient à la conclusion qu'il s'agissait probablement de terroristes apprenant à gouverner un bateau, et que le kidnapping - sans aucune tentative d'obtenir une rançon pour les officiers - avait pour but d'acquérir l'expertise nécessaire à une attaque terroriste maritime. Le quotidien The Economist a décrit l'action des pirates sur le Dewi Madrim comme « l'équivalent [de celle] des pirates de l'air d'Al-Qaïda ayant mené les attaques du 11 septembre 2001 après avoir suivi des cours de pilotage en Floride ».

Au-delà de ce cas particulier assez troublant, il est difficile de rester insensible au phénomène de la piraterie et du brigandage maritimes quand par exemple 80 % des hydrocarbures japonais transitent par des détroits malais infestés de pirates, ou que des tankers chargés de pétrole restent plusieurs minutes sans pilote, l'équipage étant ligoté. Il est difficile aussi de ne pas s'inquiéter face à l'augmentation exponentielle sur vingt ans des actes de piraterie maritime ; d'une centaine de cas en 1991 à plus ou moins 300 depuis 1999, avec un « record » à 469 en 2000, la piraterie des mers reste encore à un niveau très élevé. Les abordages font aussi des victimes de plus en plus nombreuses. Tout ceci a conduit la communauté internationale à réagir. Mais elle peine à obtenir des résultats probants.

Comme l'indiquent les statistiques, une majorité des actes de piraterie sont assimilables à des actes de maraudage commis sur des navires à l'ancre, en particulier dans les ports. En outre, la piraterie, même si elle reste « mondiale », apparaît majoritairement concentrée sur quelques zones, essentiellement en Afrique de l'Ouest, au large de la Corne de l'Afrique et en Mer Rouge, enfin en Asie du Sud-est. Qu'advierait-il si un pétrolier à l'équipage ligoté venait se briser sur une côte surpeuplée d'Asie ou si des terroristes s'emparaient d'un nouvel Achille Lauro ou d'un navire chargé de substances toxiques ? De plus, après le 11 septembre, peut-on encore tolérer que les océans, et en particulier les incontournables

détroits malais puissent receler autant de zones de « non droit » ? Car la piraterie pose aussi la question de l'autorité des états et de la communauté internationale.

Pourtant et de la même manière que pour l'année 2004, le rapport pour l'année 2005 du Bureau Maritime International (BMI) constate une baisse assez nette des actes de piraterie et une légère évolution de leur répartition géographique. Cette confirmation d'une tendance à la baisse est-elle le résultat des efforts menés et illustre-t-elle l'idée que les conditions d'une lutte efficace seraient aujourd'hui réunies ?

On peut penser que la lutte anti-terroriste et l'implication de la communauté internationale dans cette lutte, aux côtés des Etats-Unis, tend à créer des conditions favorables et à donner une impulsion nouvelle aux conditions et à la volonté de lutter contre la piraterie et le brigandage maritimes.

Un état des lieux des actes de piraterie recensés dans le monde ainsi que des différents organismes et moyens impliqués dans la lutte fera l'objet d'une première partie. Une présentation de la complexité du phénomène et de ses causes permettra dans un second temps de cerner les limites des actions menées et d'expliquer les faibles résultats observés jusqu'à maintenant. Enfin et dans un troisième temps, l'analyse des suspicions de collusion entre la piraterie maritime et le terrorisme international permettra de constater que la lutte contre la piraterie est incontestablement relancée par la lutte anti-terroriste et les initiatives sécuritaires qui l'accompagnent.

\*\*\*

<p>PREMIERE PARTIE</p> <p>ETAT DES LIEUX ET MOYENS DE LUTTE EXISTANTS</p>
---

Le rapport du Bureau Maritime International (BMI<sup>1</sup>) pour l'année 2005 fait apparaître une baisse du phénomène de la piraterie et du brigandage maritimes. C'est donc la deuxième année consécutive que l'on n'enregistre pas une hausse du phénomène. Pour autant les chiffres de deux bonnes années ne sauraient remettre en cause une tendance à la hausse établie depuis au moins 20 ans. Il serait en tout cas prématuré de pronostiquer une baisse globale du phénomène.

D'une part, les ambiguïtés dans la définition de la piraterie et les critères de classification des attaques continuent de rendre les chiffres incertains. D'autre part, la baisse recensée s'accompagne d'évolutions dans la répartition géographique des actes répertoriés dont il est encore difficile d'apprécier la pérennité. Enfin, un décalage important subsiste entre l'ampleur et la complexité du phénomène et les moyens d'observation et de lutte existants.

## I. ETAT des LIEUX

### 11/ L'ambiguïté dans la définition de la piraterie et du brigandage maritimes

Afin de mieux cerner les difficultés que rencontre la lutte contre la piraterie, il faut d'abord se référer à sa définition légale.

#### Selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

L'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer<sup>2</sup> 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 :

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

---

1 : Les attributions du BMI sont données au § 21 de la première partie de cette étude.

2 : Dite Convention de Montego Bay, de 1982.

- 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.

Cette définition ne reconnaît donc pas comme actes de piraterie les très nombreux actes de violence contre des navires commis dans des ports ou des eaux territoriales. Ces actes 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 non plus au regard du droit international comme de la piraterie.

#### Selon le Bureau Maritime International

La définition de la piraterie donnée par la Convention de Montego Bay n'étant pas pleinement satisfaisante, le BMI en a retenu pour sa part une plus simple, qui couvre 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.

Cette définition très large est contestée par nombre d'états, car elle inclut les vols dans les ports, dont certains n'ont, il est vrai, qu'un rapport lointain avec la piraterie.

#### Selon la Convention de Rome

La définition adoptée en 1988 à la suite de l'attaque de l'Achille Lauro par la Convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime n'est pas non plus satisfaisante. Certes, elle s'applique dans les eaux territoriales, sous réserve que le navire ait emprunté à un moment les eaux internationales, mais elle ne traite que des actes de « terrorisme maritime », excluant les vols, qui constituent pourtant la majeure partie des actes de piraterie.

Enfin, et quelle que soit la définition retenue, le problème juridique essentiel demeure 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 état peut saisir un navire pris par des pirates – personne n'est véritablement compétent.

## 12/ Une typologie des actes de piraterie

Pour avoir une vision plus exacte du phénomène, le BMI a établi un classement des actes de piraterie suivant leur degré de violence. Trois catégories sont retenues :

### Low level armed robbery<sup>3</sup>

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 actes sont souvent le fait de personnes issues des populations côtières pauvres, parfois de pêcheurs.

### Medium level armed assault and armed robbery<sup>4</sup>

Attaques violentes par des bandes structurées, souvent liées au crime organisé (triades, maffias) et bien armées, parfois des groupes de militaires corrompus, opérant souvent à partir d'un bateau "mère". Ces actions visent au pillage ou au vol du bâtiment.

### Major criminal hijack<sup>5</sup>

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 ré immatriculé servant ensuite à des trafics illicites).

## 13/ Quelques données chiffrées

L'ampleur du phénomène est assez variable mais une nette tendance à la hausse est perceptible sur les deux dernières décennies<sup>6</sup>. Selon le dernier rapport du BMI sur la

---

3 : Vol à main armée mineur. Cette technique représente la moitié des actes de piraterie effectivement commis. Combinée avec le chiffre des tentatives (de 20% environ du total des actes), cette donnée relativise bien évidemment le niveau réel des actes de piraterie « sérieuse ».

4 : Vol et agression à main armée de degré intermédiaire. Il s'agit de pillage ou de vols, accompagnés d'actes de violences. C'est aussi une forme de piraterie susceptible de perturber la navigation maritime, notamment lorsque l'équipage est enfermé et neutralisé. Ces attaques, qui impliquent toutes l'abordage, parfois dans des conditions rendues difficiles par le déplacement des navires, nécessitent la participation de gangs côtiers bien organisés, souvent au fait à la fois des déplacements des navires et des valeurs qu'ils pourraient y trouver.

5 : Détournement criminel aggravé. Le déroulement d'un détournement (hijack) est immuable. Première étape : capturer un navire. C'est à ce niveau qu'intervient l'acte de piraterie stricto sensu, avec toutes les techniques d'abordages classiques ou la complicité de l'équipage. Ensuite, il faut le maquiller et l'enregistrer sous une autre identité, tandis que sa cargaison est détournée.

6 : Pour avoir une vue d'ensembles des chiffres sur les 20 dernières années, on pourra se référer au tableau figurant en annexe I

piraterie, le nombre global des actes de piraterie est tombé de 329 en 2004 à 276 en 2005, qui est le chiffre le plus bas enregistré depuis 6 ans. Le rapport stipule également qu'aucune mort de membre d'équipage attaqué n'est à déplorer pour l'année 2005, même si 12 marins sont toujours portés disparus<sup>7</sup>.

Mais derrière ces chiffres rassurants, il faut aussi noter que le nombre de marins pris en otage est de 440, chiffre jamais égalé depuis 1992, date à laquelle le BMI a commencé à fournir des statistiques globales. Enfin, le nombre de captures et de détournements de navires entiers (hijacking) est de 23, ce qui est le chiffre le plus élevé enregistré depuis quatre ans. Détourner un navire, écouler sa cargaison puis éventuellement le réimmatriculer 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.

Il faut donc relativiser le chiffre encourageant de la baisse quantitative et globale du nombre d'actes de piraterie recensés.

En outre, ces statistiques sont en partie faussées par le phénomène d'"under-reporting", qui est difficilement quantifiable. 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 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 n'a que peu d'intérêt à s'en prévaloir 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 de marque du pays considéré.

#### 14/ Une répartition géographique qui reste bien marquée

Au cours des vingt dernières années, la répartition géographique des actes répertoriés ne fait que confirmer une tendance esquissée dès le début. La piraterie se manifeste dans

---

7 : Les chiffres officiels du rapport du BMI pour l'année 2005 sont présentés sous forme de cartes dans les annexes 2, 3, 4 et 5. Source : BMI – rapport 2005.

diverses régions du monde, avec une concentration des actes dans le Sud-est asiatique<sup>8</sup>. La tendance qui se dessine en 2005 à une augmentation des actes de piraterie au large des côtes de l'Afrique orientale et à une diminution en Asie ne remet pas en cause fondamentalement la répartition observée depuis vingt ans.

#### En 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 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. La situation dans cette région s'est cependant depuis fortement dégradée, puisque 55 incidents ont été signalés sur les côtes occidentales de l'Afrique en 2005.

#### En Afrique orientale et au large de la Corne de l'Afrique

C'est une zone traditionnelle de piraterie, notamment au large de la Somalie. Le fait nouveau est que le nombre d'actes recensés a connu un pic en 2005 pour atteindre 35 cas alors qu'il était retombé à 11 en 2004. La situation est devenue particulièrement préoccupante et semble devoir s'aggraver puisque le BMI signale déjà plus de 30 attaques pour le premier semestre 2006.

#### En Asie du Sud-est

Cette une région traditionnelle de la piraterie et du brigandage maritimes. On peut considérer dans cette région plusieurs sous-ensembles.

Le détroit de Malacca et ses approches : 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 et en 2005 on ne déplore que 10 cas. Le détroit de Malacca continue malgré tout de cristalliser les inquiétudes car c'est une des voies navigables les plus fréquentées du monde, où passent plusieurs centaines de navires par jour (50 000 par an en moyenne).

---

8 : Les cartes de la répartition mondiale des actes de piraterie pour l'année 2005 sont données en annexes 2, 3, 4 et 5. Source : BMI – rapport 2005.

La Mer de Chine : les statistiques font apparaître un chiffre toujours élevé des incidents en mer de Chine quoiqu'en légère baisse depuis deux ans. La plupart des attaques ont 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'est jamais possible de déterminer s'il s'agit de fonctionnaires ayant compétence pour agir, de fonctionnaires agissant en dehors du cadre de leurs fonctions ou d'individus déguisés en fonctionnaires. Les bateaux de pêche, surtout autour des Philippines, intéressent aussi les pirates. 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.

#### En Inde et au 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. 21 attaques y ont été recensées en 2005.

#### En Amérique du Sud et dans la zone caraïbe

Des attaques ont été signalées dans divers ports d'Amérique du Sud, notamment en Colombie, au Venezuela, dans les Guyanes et dans la zone caraïbe. Les attaques 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, sont de nos jours surtout dangereuses pour la plaisance. Le BMI a recensé 25 cas de piraterie pour l'année 2005.

#### Dans le Golfe persique

Nouvelle zone d'inquiétude, cette région a connu 10 actes de piraterie pour l'année 2005, alors que ces pratiques y étaient totalement absentes jusqu'en 2002. On peut penser que l'instabilité intérieure de l'Irak a favorisé voire généré l'existence de bandes pirates.

## II. LES MOYENS de LUTTE EXISTANTS

Les moyens d'observation et de lutte sont multiples. Cette diversité est l'illustration concrète de la multiplicité des acteurs concernés directement ou indirectement et impliqués dans la lutte contre la piraterie. Elle est aussi source de confusion et d'inefficacité.

## 21/ Les organismes internationaux ou le choix de l'information et de la prévention

### L'Organisation Maritime Internationale

L'OMI est une agence de l'ONU, dont la création remonte à la conférence maritime de l'ONU, le 2 mars 1948.

Elle a pour mandat d'harmoniser les relations maritimes internationales et de réglementer le trafic maritime. L'OMI a un rôle essentiellement réglementaire dans le domaine des techniques maritimes, de l'adoption de normes de sécurité et de la lutte contre la pollution des mers. Elle se préoccupe surtout des problèmes relatifs à la sûreté de la navigation, notamment en ce qui concerne le trafic commercial. Elle ne prend pas de mesures au cas par cas, mais saisit les problèmes dans leur ensemble, les analyse et recommande des mesures de portée générale ou sectorielle, afin d'adopter des résolutions, si nécessaire. Le MSC (Maritime Safety Committee) ou Conseil de Sécurité Maritime ; c'est le principal organisme de l'OMI. Il produit un rapport initialement bisannuel devenu maintenant mensuel. Il diffuse également des recommandations sous forme de mesures de prévention et de protection.

### Le Bureau Maritime International

Le BMI est un organisme soutenu et agréé par la chambre de commerce internationale (ICC<sup>9</sup>). Ses services sont gratuits car ce bureau est financé par les contributions volontaires d'armateurs et de compagnies d'assurance.

Ses services sont classés conseils, prévention et répression de la piraterie et de la fraude maritime. Le ministère de l'Intérieur britannique lui a accordé en 1985 un statut spécial lui permettant de coopérer de plein droit avec les forces de police. Il collabore également étroitement avec la Lloyd's Register (LR) et les Lloyd's maritime information services (LMIS), organismes de classification et de certification maritimes, qui détiennent un rôle important d'assistance à la répression des crimes maritimes.

L'ICC Piracy (ou Piracy Reporting Center) : centre de notification des actes de piraterie ; c'est le bureau « Extrême-Orient » du BMI. Créé en octobre 1992 par le BMI à Kuala Lumpur (Malaisie), il comprend des équipes d'enquêteurs chargés de rassembler les preuves d'agressions en vue d'une action en justice. Il se charge de notifier les actes de piraterie, de localiser et récupérer les navires et les équipages. Il organise des secours divers, entretient des liaisons avec les états et autorités maritimes, ou avec les compagnies et les armateurs. Parfois même il sert de négociateur avec les pirates en cas de demande de

---

9 : ICC pour International Chamber of Commerce.

rançon (ce fut le cas en Somalie au printemps 2001). Enfin, il diffuse en permanence une sorte de bulletin « météo » pirates.

La création d'autres centres régionaux, en Afrique notamment, est envisagée mais elle rencontre essentiellement des problèmes de financement.

## 22/ Les états ou le volet répressif

Au-delà de ces actions d'observation, de recensement, de conseil et de prévention, la répression ne peut être du ressort que des états côtiers, les actes de piraterie étant principalement commis dans les eaux territoriales.

Les états peuvent agir principalement à deux niveaux. Par une action de surveillance et par une action de police dans les eaux territoriales et des contrôles dans les ports. Plusieurs problèmes et limites se posent : la superposition des eaux territoriales dans certaines zones resserrées, les litiges territoriaux et les revendications d'espace maritime associées, l'incapacité matérielle de certains états à lutter contre les pirates, ou encore l'habileté des pirates à gagner la haute mer pour échapper aux poursuites et à la juridiction de tel ou tel état.<sup>10</sup>

## 23/ Les acteurs privés, armateurs, compagnies d'assurances, .... ou le choix de la protection

D'autres acteurs de la lutte sont évidemment les victimes potentielles elles-mêmes. Que se soient les armateurs, les compagnies d'assurance, les pêcheurs ou encore les plaisanciers, regroupés en groupes de pression ou en associations, toutes ces « cibles » potentielles agissent de manière non négligeable. Outre leur implication auprès des organismes multinationaux, ces acteurs privés agissent surtout dans le domaine de la protection. Sont ainsi développés des dispositifs d'alerte et de positionnement. La prise de mesures passives de protection telles que l'équipement en barrières électriques ou l'éclairage du pont des navires est encouragée. Le recours à des mesures actives de protection rapprochée comme le recrutement d'escortes privées et armées, fait également partie des solutions retenues par certains armateurs. La détention d'armes à bord par les équipages est également à l'inventaire de mesures actives de protection des navires par leurs propres moyens.

\*\*\*

---

10 : Ces limites de l'action des états seront développées en deuxième partie.

Les mesures de prévention et les recommandations internationales ne peuvent avoir de poids que si elles sont relayées par un arsenal juridique cohérent. Or il y a décalage entre le droit qui s'applique en haute mer et les compétences des états concernés qui s'appliquent dans les eaux territoriales. D'un état à l'autre, les moyens d'action mis en œuvre sont très inégaux.

L'équipement des navires en moyens de protection et d'alerte coûte cher. Les armateurs et les compagnies maritimes rechignent à augmenter leurs coûts. D'autant que certaines compagnies ont peu de considération pour les équipages employés et préfèrent en cas d'attaque ne rien faire et s'effacer pour se reconstituer ailleurs.

L'équipement privé en armement de bord ou l'appel aux services de sociétés de sécurité privées pose le problème de la prolifération des armes de petit calibre dans les eaux territoriales des états et dans des zones déjà sujettes au trafic par ailleurs.

Cette inadaptation des moyens d'observation et de lutte est génératrice d'inefficacité. Elle explique en partie le caractère fluctuant des chiffres mais aussi et surtout la persistance du phénomène.

\*\*\*

<p>DEUXIEME PARTIE</p> <p>LES CAUSES DE L'INEFFICACITE DE LA LUTTE</p>
--

Les raisons de l'inefficacité de la lutte sont assez bien connues. Cet échec persistant est du essentiellement à des incertitudes juridiques, à une déficience des moyens mis en place, mais aussi à des causes plus profondes. Il est intéressant de noter que chacun des acteurs recensés en première partie rencontre des problèmes et des limites à son action qui sont le fait soit d'incapacités internes soit d'obstacles qui lui sont extérieurs. Enfin et face à ce constat, c'est surtout une absence de volonté de véritable prise en compte ainsi que d'impulsion fédératrice des énergies qui apparaît.

I. LE PROBLEME JURIDIQUE et les LIMITES du DROIT INTERNATIONAL

La définition du PRC n'a pas de valeur juridique. Aussi le droit international peut-il s'appuyer sur deux textes réglementaires :

L'article 101 de la Convention de Montego Bay

Celui-ci ne s'applique qu'en haute mer, en dehors des eaux territoriales. Si elle est commise dans la mer territoriale d'un état, l'agression est qualifiée de brigandage et relève de la juridiction de l'État côtier (soit statistiquement, 80 % des actes de piraterie). L'acte doit être dirigé contre un autre navire ; dans le cas contraire, il s'agit d'une mutinerie, acte qui relève de la seule juridiction de l'état de pavillon du navire. Les auteurs peuvent en être l'équipage ou les passagers d'un navire privé, ce qui exclut les navires appartenant à un état (marine de guerre, gardes-côtes, police) sauf à la suite d'une mutinerie, ce qui pose un problème de catégorisation de certains actes commis dans le Sud-est asiatique.

Ces subtilités sont extrêmement importantes du point de vue du droit international : l'acte de piraterie peut entraîner la réaction armée de la marine de n'importe quel état puisqu'il a été commis en haute mer. La mutinerie ne peut être réprimée que par l'état de pavillon, qui ne s'en préoccupe guère dans le cas des pavillons de complaisance et le brigandage relève de la juridiction de l'état côtier. Il convient de préciser que celui-ci a le droit de poursuite en haute mer d'un navire brigand qui a agi dans sa mer territoriale mais que nul ne peut poursuivre dans la mer territoriale d'un état tiers, sans l'autorisation de celui-ci, un navire ayant commis un acte de piraterie en haute mer ou de brigandage dans une autre mer territoriale.

## La Convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention de Rome)

C'est l'autre instrument juridique international relatif à la piraterie, adopté en 1988 à la suite de l'attaque de l'Achille Lauro. Certes, il s'applique dans les eaux territoriales, sous réserve que le navire ait emprunté à un moment les eaux internationales. Mais il ne traite que des actes de « terrorisme maritime », excluant les vols, qui constituent pourtant la majeure partie des actes de piraterie.

### 11/ L'impuissance à faire respecter le droit international

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

### 12/ Le problème du droit vis-à-vis des Etats concernés par la piraterie

La législation internationale en matière de piraterie se heurte à deux obstacles difficiles à surmonter qui l'empêchent de prétendre être autre chose qu'un cadre et un indicateur de la voie à suivre en matière de lutte contre la piraterie.

#### Le respect de la souveraineté des états

Le droit international impose le respect de la souveraineté sur les eaux territoriales de l'état côtier. Les états se refusent donc logiquement à abdiquer une part importante de leur souveraineté de façon contractuelle, même pour un phénomène comme la piraterie.

#### Le laxisme de certains états concernés par la piraterie

Ce laxisme peut être le fait d'une incapacité structurelle ou conjoncturelle de l'état considéré (La Somalie par exemple). En outre, la volonté politique d'en finir avec la piraterie ou le brigandage et d'appliquer le droit international ou ses principes peut varier radicalement selon les pays. L'attitude de certains états vis-à-vis des pirates n'a aucune raison d'être différente de celle qu'ils ont vis-à-vis des malfaiteurs à terre. Comme les bases des pirates sont situées à terre sur des sols nationaux, les possibilités d'action de

ceux-ci dépendent donc largement du degré de complaisance que leur porte l'état en question.

Des pistes de réflexion sont ouvertes pour adapter le droit existant sans pour autant remettre en cause le délicat équilibre obtenu difficilement à Montego Bay. Fin octobre 2005, 90 états ont signé l'ajout d'infractions incorporées sous forme de protocoles à la Convention de Rome visant essentiellement à permettre d'intervenir sur un bateau suspect hors flagrance, avec l'accord quasi automatique de l'état du pavillon (si celui-ci est signataire évidemment).

## II. DES CAUSES PROFONDES

Les causes mêmes de la piraterie rendent la lutte difficile car elles nécessiteraient une prise en compte globale qui dépasse largement les compétences et le champ d'action des acteurs recensés plus haut.

### 21/ Des causes liées au milieu

La piraterie constitue dans certaines régions une tradition. A ce titre, elle est à la fois une manière de s'affirmer, un puissant moteur de fascination ou encore une profession comme une autre.

Le cadre géographique lui-même encourage ou au moins facilite l'action des pirates : archipels, détroits (accumulation et ralentissement du trafic), zones de souveraineté contestées.

Les évolutions technologiques enfin offrent aux pirates de nouveaux moyens d'action : bateaux puissants, armement individuel facile à acquérir, radars, brouilleurs. Et ceci, pour la grande piraterie au moins, face à des bateaux de plus en plus gros, donc moins manœuvrant, avec des équipages réduits.

### 22/ Des causes politiques

D'une part, l'instabilité politique de beaucoup des états directement concernés par la piraterie est propice au brigandage (Sri Lanka, Côte d'Ivoire, Irak, ...).

D'autre part, des litiges territoriaux inter étatiques pour la souveraineté de certaines zones archipélagiques entraînent l'absence de coopération et de fait l'absence de contrôle sur ces zones qui s'offrent donc aux pirates comme des repaires parfaits.

Des états peuvent être réticents à coopérer en raison de litiges qui les opposent (le cas des îles Spratley en mer de Chine méridionale revendiquées par Taiwan, la Malaisie, Brunei, le Vietnam, les Philippines et la Chine est assez illustratif de ce point).

### 23/ Des causes socio-économiques

Le développement économique en Asie du Sud-est s'accompagne d'une persistance de la pauvreté ; de gros écarts de situation économique et sociale sont perceptibles de part et d'autre du détroit de Malacca. Cette situation explique les convoitises multiples qui peuvent être à l'origine du brigandage.

De la même manière, la situation économique et sociale en Somalie ou en Erythrée est propice au brigandage.

### III. LE PROBLEME du RECENSEMENT des ACTES de PIRATERIE

Outre les ambiguïtés de définition,<sup>11</sup> des paramètres aussi divers que nombreux incitent à douter de la fiabilité des statistiques.

### 31/ Les critères de recensement des actes de piraterie

Il faut évidemment que les critères de recensement des actes de piraterie soit universellement acceptés et exempts de suspicion. Le BMI inclut dans les actes de piraterie les vols dans les ports. A ce titre le BMI est accusé d'augmenter artificiellement les statistiques. En effet, l'augmentation du nombre d'actes de piraterie s'accompagne automatiquement de celui du coût des assurances dans les régions concernées. Comme le financement du BMI est assuré par des armateurs et des assureurs, les accusateurs concluent rapidement à la manipulation : le BMI augmenterait artificiellement le nombre d'actes de piraterie afin de pérenniser son existence et son financement.

Les états impliqués dans la piraterie utilisent cette accusation fallacieuse pour tenter de préserver leur image, en minimisant les actes de piraterie et en les recensant dans une autre catégorie de délits. Mais l'existence même de ce litige nuit à l'efficacité de la lutte contre la piraterie.

---

11 : Se reporter à la première partie de cette étude, aux § 11 et 12.

### 32/ Les réticences des victimes

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

### 33/ L'augmentation du coût des assurances

Une autre cause de réticence des capitaines à déclarer une agression peut venir de recommandations données par les armateurs, qui craignent que les incidents à répétition ne nuisent à leur image de marque et à leur crédibilité et ne fassent ainsi augmenter les primes d'assurance.

### 34/ L'image de marque des états

Enfin, les états, en reconnaissant l'existence d'actes de piraterie dans leurs zones de souveraineté, risquent de dissuader d'éventuels investisseurs en raison de l'insécurité.

## IV. LES LIMITES de l'ACTION des ETATS

### 41/ Des moyens souvent insuffisants

La surveillance et l'intervention contre les actes de piraterie nécessitent de déployer des moyens permanents, mobiles et en nombre suffisant pour l'étendue de territoire maritime considéré. Peu nombreux sont les états parmi les plus touchés qui peuvent déployer ces moyens. Par exemple, seule la marine de Singapour peut avoir une action efficace sur les approches du détroit de Malacca. La Malaisie et l'Indonésie n'en ont pas les moyens.

En outre, l'Indonésie par exemple, n'a aucunement – malgré des efforts conséquents – les moyens d'assurer une surveillance efficace de l'archipel (17 000 îles et îlots).

#### 42/ La corruption

La corruption de certains agents des forces de l'ordre et de personnages ayant des fonctions officielles importantes constitue un des handicaps majeurs dans la lutte contre la piraterie. En effet, il paraît difficile que des bandes organisées, armées lourdement et disposant de réseaux de contrebande, puissent prospérer en échappant à la surveillance des organes étatiques ou locaux, a fortiori dans des états dont la police est généralement très active comme la Chine ou l'Indonésie. Ainsi, pour l'Indonésie, les témoignages des victimes d'actes de piraterie dans le détroit de Malacca, concordent presque unanimement pour désigner leurs agresseurs comme Indonésiens, disposant du même matériel et du même équipement que les forces armées indonésiennes. Ainsi, les douaniers pourraient se livrer à la piraterie après leur service. Ces allégations audacieuses sont confirmées par l'embarras des autorités indonésiennes et l'incohérence de leurs explications lorsqu'elles tentent de se justifier.

Le cas de la Chine. L'arraisonnement illégal de navires ne peut se concevoir sans la complicité d'officiels. Il en est de même pour la saisie, le détournement et l'écoulement des cargaisons des navires. Enfin, l'utilisation flagrante de navires volés, sous pavillon chinois et avec de vraies-fausses licences d'exploitation chinoises, confirme l'implication d'officiels de haut niveau. Ces dernières années, la quasi totalité des bâtiments volés ont été retrouvés en Chine, qui offre des ports sûrs dans le Sud, dont les notables seraient corrompus par les chefs des triades.

Lorsque des enquêtes du BMI permettent de retrouver un bâtiment fantôme en Chine, les autorités chinoises demandent de l'argent pour la restitution du navire : pour l'Anna Sierra et le Petro Ranger, elles demandèrent 400 000 dollars américains. Bien que signataire de la convention de Rome qui permet notamment l'extradition des pirates capturés entre les pays signataires, la Chine contrevient à cette clause et n'extrade pas les équipages des « phantom ships » découverts dans ses ports, en lieu et place des équipages d'origine.

En outre, la Chine n'est pas uniquement victime de la corruption de certains de ses fonctionnaires par les pirates. On peut avancer qu'elle utilise en partie la piraterie pour appuyer sa politique hégémonique sur la mer de Chine méridionale. Dans cette zone, toute coopération internationale est rendue problématique en raison des revendications territoriales sur les îles Spratley.

#### 43/ La susceptibilité au sujet de la souveraineté des eaux territoriales

Un autre obstacle à l'efficacité de la lutte contre la piraterie vient du fait que la plupart des pays riverains des zones à risques, sous prétexte de souveraineté nationale et de non-ingérence sur leurs domaines maritimes, refusent systématiquement de recourir à des accords permettant la « hot pursuit », continuation d'une poursuite, entamée par des unités d'un état, dans ses eaux territoriales ou en haute mer, à l'intérieur des eaux sous juridiction d'un état voisin, sans devoir attendre l'autorisation formelle de franchir la limite des eaux territoriales. En Asie du Sud-est par exemple, malgré l'opportunité d'une coopération inter étatique offerte aux états riverains par la convention de Montego Bay, le principe de non-ingérence dans les affaires intérieures d'autrui reste le fondement politique de l'ASEAN, qui rassemble avec d'autres les principaux états concernés.

#### V. LES LIMITES de l'IMPLICATION de PUISSANCES TIERCES

Les états, dont les intérêts et les flottes de commerce sont menacés par les pirates, ne peuvent déployer des forces suffisantes de lutte contre la piraterie, pour des raisons de droit international et de coût. L'appel à des puissances tierces dans le cadre d'une coopération inter étatique pourrait être une solution.

#### 51/ Le respect de la souveraineté des états

Tout d'abord, toute action dans les eaux relevant de la juridiction d'un état, sans accord préalable avec cet état, est considérée comme une violation de sa souveraineté. Les pays concernés par la piraterie sont particulièrement jaloux de leurs prérogatives. Pourtant on assiste depuis peu à des signes d'ouverture qui se concrétisent par la mise en place de patrouilles conjointes (Malaisie, Indonésie, Singapour).

#### 52/ Des casques bleus de la mer ?

Même la création d'un corps de « casques bleus de la mer », sous l'égide des Nations Unies, idée récurrente de la lutte contre la piraterie, a jusqu'ici achoppé sur deux points cruciaux : le poids financier d'une telle unité permanente et la souveraineté des états.

## VI. LES LIMITES de l'ACTION des LOBBIES de PROFESSIONNELS de la MER

### 61/ Les effets recherchés

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

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

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

### 62/ Les limites

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

Ce recours à des corsaires assermentés se heurte tout d'abord au principe de non-ingérence dans les affaires intérieures des états. Ensuite, leur statut légal n'est pas clairement déterminé : elles peuvent très bien être accusées de piraterie en tentant de reprendre un

navire ou des marchandises volées. Enfin, les états de service de ce genre de sociétés sont restés particulièrement discrets dans le monde maritime. Bien que la discrétion soit nécessaire dans le type d'opérations menées, ils n'ont fait l'objet d'aucun article ni de communication.

\*\*\*

Les causes de l'inefficacité de la lutte contre la piraterie et le brigandage maritimes sont donc multiples et diverses. Au-delà de la complexité et du caractère multiforme du phénomène et des réponses qu'on peut y apporter, au-delà des causes profondes et au-delà de l'inadaptation des moyens de lutte à l'ampleur du phénomène, c'est également à une question de volonté et de motivation réelle des acteurs et de la communauté internationale que se heurte l'efficacité de la lutte. Replacés à l'échelle du trafic maritime et du commerce mondial, les chiffres ne sont probablement pas suffisamment alarmants pour provoquer un sursaut décisif de la communauté internationale. Seuls les risques de collusion entre la piraterie et le terrorisme semblent pouvoir susciter une réaction d'ampleur par les enjeux qu'ils soulèvent.

\*\*\*

<p>TROISIEME PARTIE</p> <p>UNE IMPULSION NOUVELLE</p>
---

C'est d'abord par une adaptation du droit que passe l'efficace de la lutte mais aussi par la mise en place de moyens conséquents. Ces deux volets ne peuvent être que le fruit d'une volonté partagée par la communauté internationale. Cette question de la coopération et de la volonté pourrait trouver une impulsion dans l'engagement des nations dans la lutte anti-terroriste. En effet, même si la menace terroriste dépasse largement la question de la seule piraterie dont les motivations sont essentiellement privées, une association d'intérêt entre les deux phénomènes est plausible.

Les opérations « d'enlèvement par voie maritime » du groupe Abu Sayyaf dans le Sud philippin, les attentats perpétrés contre des navires occidentaux à l'entrée de la Mer Rouge (attentats contre l'USS Cole en octobre 2000 et contre le pétrolier français Limbourg en octobre 2002), et les abordages de navires à l'ancre par un groupe indépendantiste, au Nord de Sumatra, soulèvent la question de l'apparition d'un « terrorisme maritime » dont les dernières manifestations remontaient aux années 80. Et les attaques répétées contre des chimiquiers fin mars 2003 ont réveillé dans le monde maritime asiatique les craintes liées à l'éventuel développement d'un terrorisme, au cœur des détroits malais, dont les enjeux seraient d'un autre ordre. Dernier indice : en 2002, des membres de la Jemaah Islamiah étaient incarcérés en Malaisie et à Singapour alors qu'ils envisageaient des attaques contre des installations maritimes américaines.

### I. UN SURSAUT TARDIF MAIS REEL des ÉTATS les plus CONCERNES

Malgré les limites évoquées en deuxième partie, des initiatives ponctuelles ont eu lieu de manière assez récurrente par les principaux pays concernés, que ce soit en Afrique ou en Asie du Sud-est.

Depuis l'année 2000 déjà l'Indonésie, la Malaisie et Singapour procèdent ponctuellement à des patrouilles conjointes. Le Japon, particulièrement soucieux de la sécurité de ses approvisionnements, s'est posé en leader de la lutte dans la région en organisant un sommet anti-piraterie à Tokyo en 2000. Les résultats ont été inégaux mais plusieurs groupes de pirates ont été interceptés depuis lors. L'Indonésie, elle-même, est toujours limitée en moyens : lutter efficacement contre la piraterie supposerait selon les spécialistes que le pays se dote de deux fois plus de bâtiments de guerre qu'il n'en possède

aujourd'hui ! Toutefois, elle a commencé à enregistrer des résultats probants, notamment sur Sumatra. Et en juillet 2004, la Malaisie, l'Indonésie et Singapour ont renforcé leur coopération en lançant une série de patrouilles conjointes dans le cadre de l'opération Malsindo. La Chine, à laquelle le BMI a longtemps reproché une attitude ambiguë multiplie les initiatives depuis la fin des années 1990. Après l'explosion des statistiques dans le sous-continent indien à partir de 2000, l'Inde s'est aussi engagée résolument. Enfin, les États-Unis sont devenus des acteurs à partir de 2001, année où l'amiral BLAIR, commandant de la 7ème Flotte, a commencé à proposer des « formations bilatérales » aux marines et polices maritimes Sud-est asiatiques.

## II. DES ENJEUX de PORTEE MONDIALE

Les enjeux sont aujourd'hui de portée mondiale essentiellement du point de vue économique et commercial. 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.

### 21/ La portée économique

Environ 50 000 bateaux transitent par an en mer de Chine méridionale, soit plus du double du canal de Suez et le triple de Panama. Dans le détroit de Malacca, on compte un mouvement de près de 300 bateaux par jour dans les deux sens. Les conséquences d'une éventuelle perturbation du trafic maritime seraient non négligeables au vu de ces différents indicateurs : un blocage des principales voies maritimes est-asiatiques nécessiterait que la moitié de la flotte mondiale rallonge ses trajets, d'où une importante hausse des coûts. Il n'est en revanche pas facile d'apprécier le poids exact de la piraterie en termes de pertes commerciales: selon le BMI, celles-ci s'élèveraient à 1 milliard de dollars par an.

### 22/ Le risque écologique

La simple neutralisation d'un équipage au coeur de zones à risque, pourrait par exemple laisser un navire chargé de produits chimiques, de pétrole, voire de déchets nucléaires, à la dérive au milieu des récifs. Or, la quantité de pétrole qui transite par le détroit de Malacca est conséquente : 9,5 millions de barils par jour pour les détroits malais contre 3,1 millions pour le canal de Suez et 0,6 million pour Panama. En 2003, on est peut-être passé près d'une telle catastrophe à plusieurs reprises, de longues minutes ayant notamment été nécessaires aux pilotes, ligotés, de quatre tankers chimiques, le Dewi Madrim, le Pink Star,

le Botany Treasure, et le Danum, pour reprendre le contrôle de leurs bateaux après le départ des pirates... Et déjà, l'attentat terroriste contre le Limburg, fin 2002, a laissé derrière lui une nappe de 200 à 300 tonnes de pétrole brut jusque sur les plages du Yémen...

### 23/ La menace de collusion entre pirates et terroristes

Si le risque du terrorisme maritime est pris au sérieux, c'est pour de bonnes raisons : les trois quarts du commerce mondial s'effectuent par la mer. 50 000 bateaux circulent à travers le monde, desservant 4.000 ports et employant 1,25 millions de marins. Outre la dimension économique (le coût d'une fermeture des ports suite à une opération terroriste majeure serait catastrophique, selon des simulations américaines, et se chiffrerait en dizaines de milliards de dollars), ces chiffres mettent en lumière la tâche énorme que représente un contrôle de ce trafic.

Un des risques les plus redoutés serait le recours d'une organisation terroriste à des armes de destruction massive : pour les transporter, un bateau offrirait en théorie le moyen le plus commode, particulièrement s'il s'agit de viser une zone portuaire à forte densité de population (par exemple Singapour).

Le détroit de Malacca constitue une zone particulièrement exposée. Pour lutter à la fois contre la piraterie et contre d'éventuels risques terroristes, les pays de la région n'ont pas d'autre choix que d'intensifier leur coopération et de développer des patrouilles intégrées (et non simplement coordonnées), afin d'éviter des ruptures de surveillance, telles qu'elles existent actuellement. La pression exercée sur les différents gouvernements de la région par les Etats-Unis va sans doute les inciter à avancer dans ce sens.

Mais d'autres zones du globe pourraient aussi faire un jour l'expérience d'actes de terrorisme maritime : Abdulrahim Mohammed Abda al-Nasheri, arrêté en 2002 et accusé d'avoir été le cerveau de l'opération contre l'USS Cole, envisageait des attaques contre des cibles américaines et britanniques dans le détroit de Gibraltar et en Méditerranée.

### III. LA QUESTION du TERRORISME MARITIME

La question du terrorisme maritime n'est pas récente puisqu'elle a déjà suscité la convention de Rome en 1988. Mais elle connaît un regain d'actualité depuis l'entrée en guerre les Etats-Unis contre le terrorisme après les attentats du 11 septembre 2001.

Des groupes terroristes pourraient-ils en arriver à s'allier à des pirates pour semer le chaos sur des routes commerciales vitales pour l'économie mondiale ? Tel était en tout cas le thème du séminaire organisé le 23 et 24 septembre 2004 à Singapour.

Le nombre d'actes de piraterie reste en effet très important : 276 cas recensés (sur mer, à l'ancre ou dans un port) en 2005, avec 440 prises d'otages et 23 navires détournés. La violence qui accompagne ces actions tend à augmenter. Et souvent, les pirates opèrent dans des zones où ils sont mieux équipés que ceux qui ont pour tâche de les poursuivre (bateaux plus rapides, moyens de communications radio performants, etc.).

Pourtant terrorisme et piraterie ne sont pas la même chose : la question que soulèvent les experts est de savoir si une conjonction des deux phénomènes pourrait survenir ? Il faut probablement se garder de donner à la menace une importance démesurée. Pour l'instant, il n'y a guère de preuves de liens entre piraterie et terrorisme, même si certains analystes tendent à mettre l'accent sur ce risque. Cependant, il faut aussi admettre que l'on ne peut entièrement exclure le recours à des « professionnels » de la piraterie et des groupes terroristes pour mener une opération de détournement d'un bateau.

### 31/ Des motivations et des pratiques différentes

D'une part, les buts des terroristes et des pirates sont très différents: le pirate recherche et s'approprie un butin, le terroriste se bat et éventuellement se sacrifie pour une cause. D'autre part, si terrorisme et piraterie s'associaient, la réponse à la piraterie prendrait dans le contexte actuel une telle acuité qu'elle en rendrait l'exercice rapidement difficile. L'intérêt des pirates n'est pas la collaboration avec des groupes terroristes.

Certes il existe, en particulier aux Philippines, des actes de piraterie menés par des groupes insurrectionnels islamistes, mais ces actes ont pour seul objectif l'extorsion en vue de financer les activités du groupe : il s'agit donc d'actes de piraterie classiques ayant pour but le vol.

Parallèlement, sans que soit forcément nécessaire l'assistance de pirates, des terroristes pourraient décider de monter une opération maritime : des barges d'allure innocente pourraient aisément transporter des charges explosives. Depuis l'attentat contre le Limburg en octobre 2002, près des côtes du Yémen, le risque n'est plus hypothétique.

### 32/ Mais un intérêt certain pour les groupes terroristes

Certes, depuis la fin des années 1960, moins de 200 incidents terroristes ont eu pour cadre un environnement maritime, et bien moins nombreux encore ont été les incidents utilisant

un support marin. Mais les experts estiment que les groupes suivants connus auraient une « capacité terroriste maritime »: LTTE, Al Qaïda, Hezbollah, Hamas, ETA, ainsi que des groupes en Indonésie et aux Philippines. En février 2004, une boîte contenant plus de trois kilos d'explosif, déposée par un membre du groupe Abu Sayyaf, a explosé à bord du Super Ferry 14, qui avait quitté Mindanao une heure plus tôt, causant la mort de plus de 100 personnes. C'est le cas de terrorisme maritime le plus meurtrier de notre époque à ce jour.

Dans ce contexte, on peut lire dans Foreign Affairs<sup>12</sup> de décembre 2004 :

« Aujourd'hui, face aux efforts internationaux massifs visant à geler leurs financements, les groupes terroristes ont commencé à envisager la piraterie comme une source importante de financement. Cet attrait est particulièrement apparent dans le détroit de Malacca. Les groupes terroristes comme le Hezbollah, la Jamaah Islamiyah, le Front Populaire de Libération de la Palestine ou encore les Tigres Tamoules du Sri Lanka ont longtemps cherché à développer une capacité navale. Les services de renseignements estiment qu'Al-Qaïda et les groupes qui s'en réclament possèderaient une douzaine de bateau fantômes - des vaisseaux détournés qui ont été repeints, renommés, dont les papiers sont falsifiés, dirigés par un équipage doté de faux passeports et de certificats de compétences falsifiés ».

### 33/ Des initiatives et une coopération internationale dopées par la menace de collusion

On peut considérer que sous l'impulsion de la menace, la coopération internationale est désormais dopée par la lutte contre le terrorisme maritime.

En Asie, longtemps, le Japon a porté presque seul la coopération régionale asiatique contre la piraterie,<sup>13</sup> sans pour autant que sa marine puisse intervenir, compte tenu des dispositions de la convention de Montego Bay. Puis, la question de la piraterie a été abordée au sein des forums de l'ASEAN.

Mais c'est après le 11 septembre 2001, que le risque de « terrorisme maritime » a véritablement relancé la coopération internationale. Dès lors, les initiatives se sont multipliées. Le G8 a inscrit ces questions à son agenda. L'OMI a réévalué l'état des règles internationales applicables en matière de sécurité maritime et a produit fin 2002 des recommandations, dont l'installation de systèmes d'identification automatique et

---

12 : Article de Anne Korin et Gal Luft (IAGS : Institute for the Analysis of Global Security) publié dans Foreign Affairs de décembre 2004.

13 : Avec des initiatives comme la conférence de Tokyo en avril 2000 qui a abouti à la « déclaration de Tokyo », engageant les états de la région à coopérer et à échanger l'information.

l'établissement de plans de sécurité sur tous les navires de plus de 500 tonneaux effectuant des transports internationaux ainsi que sur les installations portuaires. Ces mesures ont été à l'origine de la révision de la convention SOLAS en décembre 2002, qui a mis en place un Code International de Sûreté des Navires et des Ports. 108 pays ont adhéré à ces nouvelles mesures, qui sont mises en œuvre depuis 2003.

Les États-Unis ont multiplié les initiatives : demande aux navires de signaler 24 heures en avance leur arrivée dans un port américain ; initiative pour la sécurité des conteneurs (Containers Initiative Security – CIS), qui vise à instaurer un pré-contrôle dans les ports, au départ vers les États-Unis ; initiative de sécurité contre la prolifération (Proliferation Security Initiative – PSI), lancée en mai 2003, qui prévoit de permettre dans certains cas l'arraisonnement de navires suspectés de transporter des armes de destruction massive.

Les pays d'Asie élaborent depuis un an maintenant un instrument opérationnel de coopération, la Regional Maritime Security Initiative (RMSI). Cette initiative vise à combattre les menaces transnationales de la piraterie et du terrorisme maritime dans les détroit de Malacca et de Singapour en conduisant des exercices navals communs et en mettant en place des procédures de partage d'information et de coopération dans les opérations visant à faire appliquer le droit. Un objectif supplémentaire pour la RMSI serait de contrôler, d'identifier et d'intercepter les vaisseaux suspects dans les eaux nationales et internationales.

\*\*\*

## CONCLUSION

Le rapport pour l'année 2005 du Bureau Maritime International (BMI) sur la piraterie et le brigandage maritimes constate donc pour la deuxième année consécutive une baisse assez franche des actes de piraterie dans le monde. Il note également une légère évolution de leur répartition géographique avec notamment l'apparition de cas de plus en plus fréquent dans le Golfe persique. Ce dernier point a d'ailleurs incité le BMI à classer cette zone parmi les zones à risque.

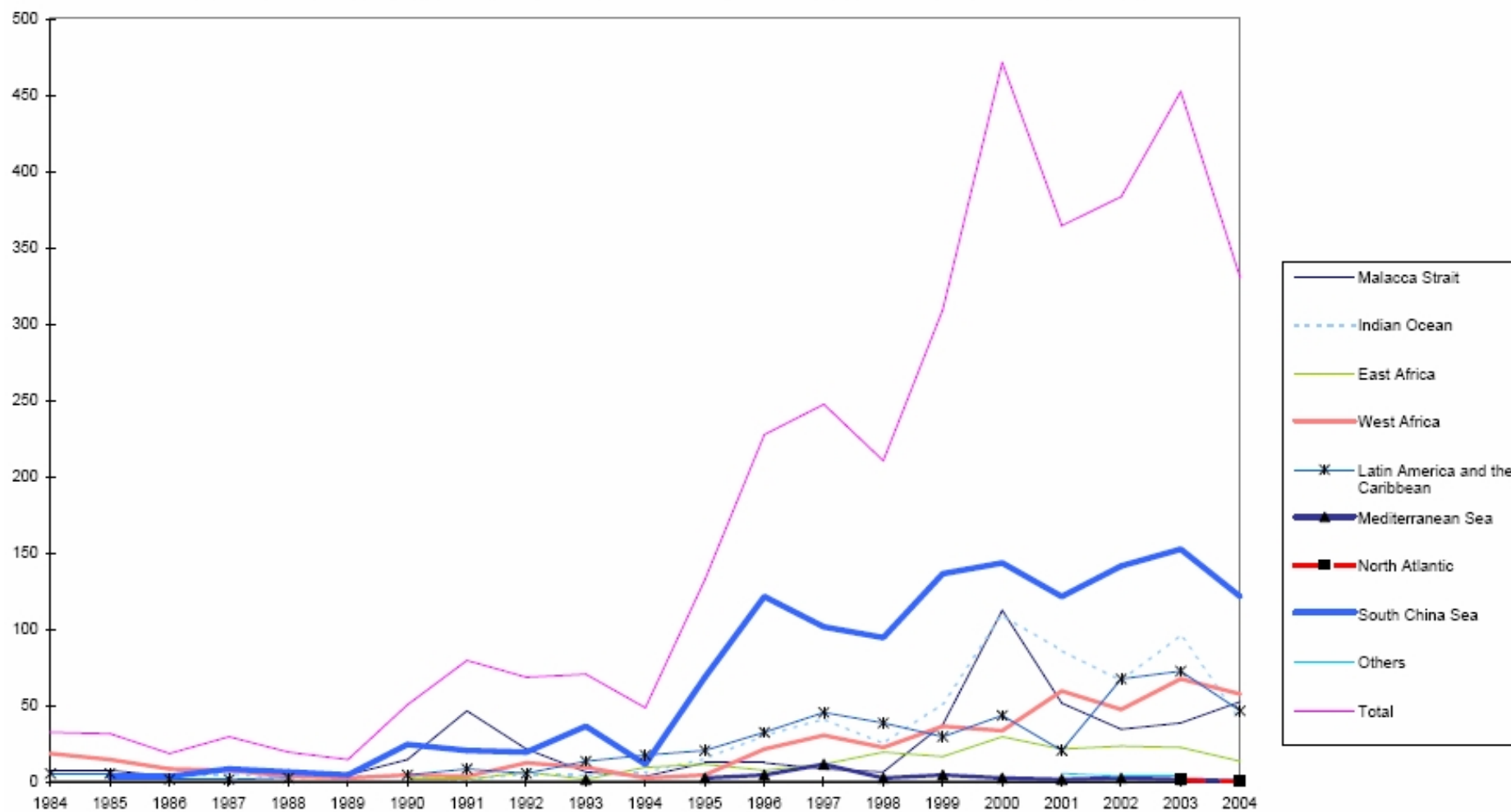
D'une part, un état des lieux des actes de piraterie recensés dans le monde et une présentation de la complexité du phénomène et de ses causes montre bien les limites des actions menées et permet d'expliquer les faibles résultats observés jusqu'à maintenant. Mais d'autre part l'analyse des suspicions de collusion entre la piraterie maritime et le terrorisme international permet de constater que la lutte contre la piraterie est incontestablement relancée par la lutte anti-terroriste et les initiatives sécuritaires qui l'accompagnent.

On peut penser que la lutte anti-terroriste et l'implication de la communauté internationale qu'elle suscite dans le sillage des Etats-Unis tend à donner une impulsion nouvelle et encourageante aux conditions et à la volonté de lutter avec efficacité contre la piraterie et le brigandage maritimes.

\*\*\*

## ANNEXE 1

### CHIFFRES DE LA PIRATERIE MONDIALE DEPUIS 1984

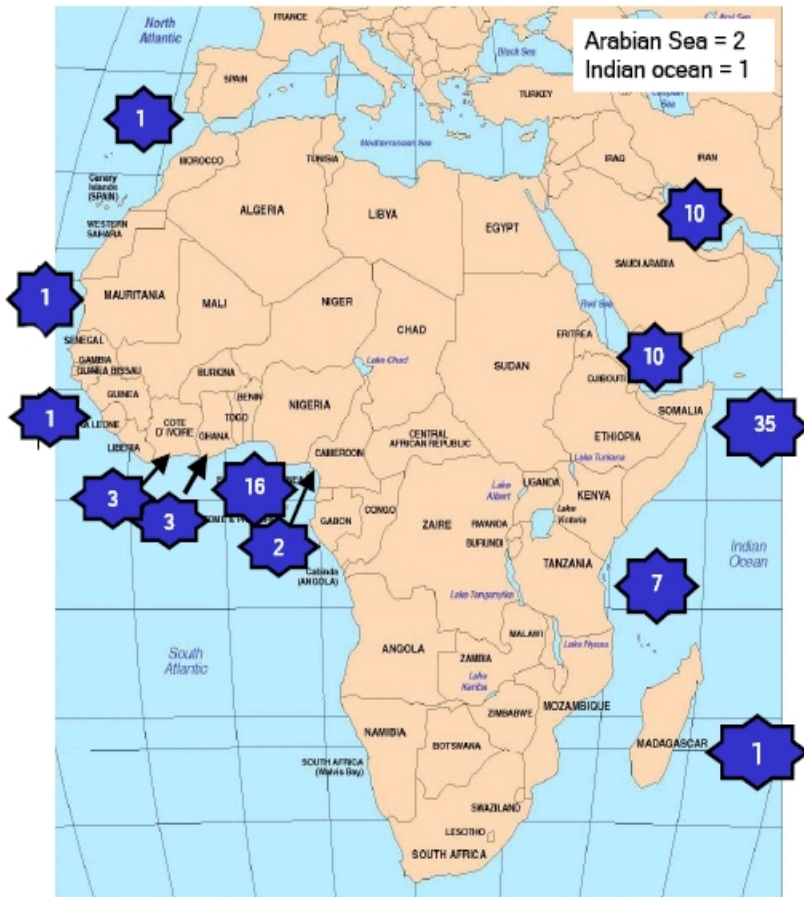


Source : BMI – rapport 2004.

ANNEXE 2

RECENSEMENT des ACTES de PIRATERIE en AFRIQUE pour l'année 2005

ICC International Maritime Bureau (IMB)  
Piracy and Armed Robbery - 1 Jan to 31 December 2005  
Attacks in Africa



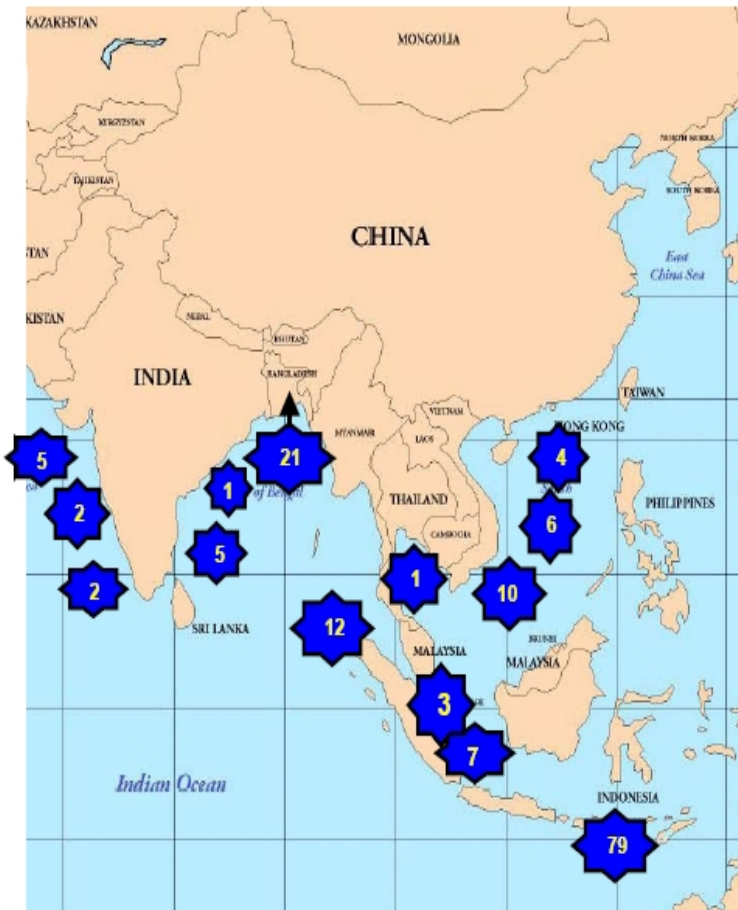
ICC International Maritime Bureau (IMB)  
Piracy and Armed Robbery - 1 Jan to 31 December 2005  
Attacks off Somalia



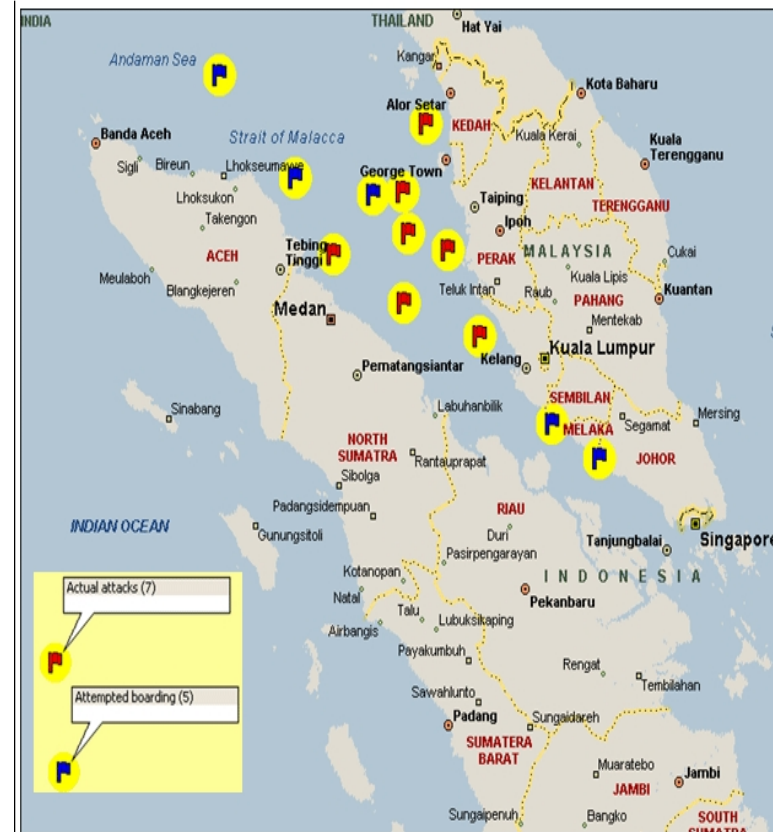
ANNEXE 3

RECENSEMENT des ACTES de PIRATERIE en ASIE du SUD-EST pour l'année 2005

ICC International Maritime Bureau (IMB)  
Piracy and Armed Robbery - 1 Jan to 31 December 2005  
Attacks in S E Asia, Indian Sub Cont and Far East



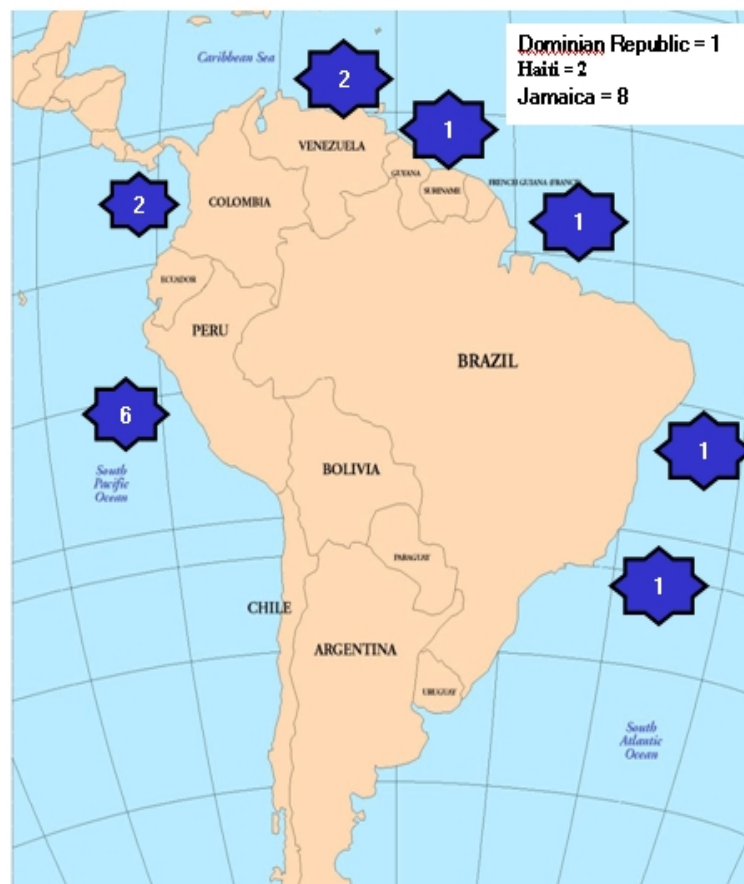
ICC International Maritime Bureau (IMB)  
Piracy and Armed Robbery - 1 Jan to 31 December 2005  
Attacks in the Malacca Straits



## ANNEXE 4

RECENSEMENT des ACTES de PIRATERIE en AMERIQUE du SUD et CARAIBES pour l'année 2005

ICC International Maritime Bureau (IMB)  
Piracy and Armed Robbery - 1 Jan to 31 December 2005  
Attacks in Caribbean, South and Central America



ANNEXE 5

RECENSEMENT des ACTES de PIRATERIE au large de l'IRAK pour l'année 2005

ICC International Maritime Bureau (IMB)  
Piracy and Armed Robbery - 1 Jan to 31 December 2005  
Attacks in Iraqi waters



## BIBLIOGRAPHIE

### Textes réglementaires

- Organisation des Nations Unies, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 1982, entrée en vigueur le 9 novembre 1994.
- Organisation Maritime Internationale, Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988.
- Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer.
- Lettre n°145 DEF/DCCM/DREM/NP du 10 juin 1998, relative à la « réunion internationale sur la piraterie (Kuala Lumpur, les 1<sup>er</sup> et 2 juin 1998) ».
- Organisation des Nations Unies, Actes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Vingtième anniversaire 1982, 2002.
- 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/Circulaire 622 de 1999).
- 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/Révision n°1 de 1999).
- Organisation Maritime Internationale, Focus on maritime security, 2004.

### Livres

- 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.
- FRECON Eric, Pavillon noir sur l'Asie du Sud-est – Histoire d'une résurgence de la piraterie maritime, Paris ; Edition l'Harmattan, 2002.
- KANE Salomon et MARTIN Francis, Pirates et terroristes en mer d'Asie, un maillon faible du commerce mondial, Autrement, 2005.

### Articles de presse

- DELAVOET David, « La piraterie maritime, un fléau actuel », Bulletin d'Etudes de la Marine, n°8. Cote 1060.9, n° 8500. Centre d'études supérieures de la Marine (CESM).
- PERON-DOISE Marianne, « Le Japon et la lutte contre la piraterie en Asie du Sud-est », Défense nationale, n°7, juillet 2000.
- SCRIBA Joël, « La piraterie maritime », Défense nationale n° 10, octobre 2000.
- FRECON Eric, « Les pirates en Asie », Futuribles, n° 261, février 2001.
- SIGRIST Stéphane, « Pavillon noir sur l'Asie du Sud-est », Cols Bleus, 12 mai 2001.
- de GMELINE Vladimir, « Les pirates sont de retour », Valeurs actuelles, n°3362, 10 mai 2001.
- SANDROCK Virginie et MILETITCH Alexandre, « A l'abordage », Armées d'aujourd'hui, Paris, 2002.
- HUBERSON Gilles, « Faits et méfaits de la piraterie dans le monde 1990-2002 », revue de l'IHEDN, Paris, 2002.
- PATRIAT Lucas, « Des patrouilles multinationales patrouillent dans le détroit de Malacca », Journal de la Marine Marchande, 3 septembre 2004.

### Sites Internet

- [iccwbo.org](http://iccwbo.org) – Site du Bureau Maritime International.
- [imo.org](http://imo.org) – Site de l'Organisation Maritime Internationale.
- [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org) – Site de la Chambre de Commerce Internationale.
- [isemar.fr](http://isemar.fr) – Site de l'Institut d'Economie Maritime.
- [lloydslist.com](http://lloydslist.com) – Site de la société Lloyd.
- [cf2r.org](http://cf2r.org) – Site du Centre Français de Recherche sur le Renseignement.
- [strato-analyse.org](http://strato-analyse.org) – Site de l'Institut Français d'Analyse Stratégique.
- [foreignaffairs.org](http://foreignaffairs.org) – Site de la revue Foreign Affairs.

## TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION .....	1
<b><u>PREMIERE PARTIE : ETAT des LIEUX et MOYENS de LUTTE EXISTANTS</u></b> .....	3
I. Etat des lieux .....	3
11/ L'ambiguïté dans la définition de la piraterie et du brigandage maritimes .....	3
12/ Une typologie des actes de piraterie .....	5
13/ Quelques données chiffrées .....	5
14/ Une répartition géographique bien marquée .....	6
II. Les moyens de lutte existants .....	8
21/ Les organismes internationaux .....	9
22/ Les états .....	10
23/ Les acteurs privés .....	10
<b><u>DEUXIEME PARTIE : LES CAUSES de l'INEFFICACITE de la LUTTE</u></b> .....	12
I. Le problème juridique et les limites du droit international .....	12
11/ L'impuissance à faire respecter le droit international .....	13
12/ Le problème du droit vis-à-vis des états concernés par la piraterie .....	13
II. Des causes profondes .....	14
21/ Des causes liées au milieu .....	14
22/ Des causes politiques .....	14
23/ Des causes socio-économiques .....	15
III. Le problème du recensement des actes de piraterie .....	15
31/ Les critères de recensement des actes de piraterie .....	15
32/ Les réticence des victimes .....	16
33/ L'augmentation des coûts d'assurance .....	16
34/ L'image de marque des états .....	16
IV. Les limites de l'action des états .....	16
41/ Des moyens souvent insuffisants .....	16
42/ La corruption .....	17
43/ La susceptibilité au sujet de la souveraineté des eaux territoriales .....	18
V. Les limites de l'implication de puissances tierces .....	18
51/ Le respect de la souveraineté des états .....	18
52/ Des casques bleus de la mer .....	18

VI. Les limites de l'action des lobbies de professionnels de la mer .....	19
61/ Les effets recherchés .....	19
62/ Les limites .....	19
<u>TROISIEME PARTIE : UNE IMPULSION NOUVELLE</u> .....	21
I. Un sursaut tardif mais réel des états les plus concernés .....	21
II. Des enjeux de portée mondiale .....	22
21/ La portée économique .....	22
22/ Le risque écologique .....	22
23/ La menace de collusion entre pirates et terroristes .....	23
III. La question du terrorisme maritime .....	23
31/ Des motivations et des pratiques différentes .....	24
32/ Mais un intérêt certain pour les groupes terroristes .....	24
33/ Des initiatives et une coopération internationale dopées par la menace de collusion .....	25
CONCLUSION .....	27
ANNEXES .....	28
BIBLIOGRAPHIE .....	33
TABLE DES MATIERES .....	35