
Contenir la piraterie **Des réponses complexes** **face à une menace persistante**

Hugues Eudeline

Novembre 2012



Laboratoire
de Recherche
sur la **D**éfense

L'Ifri est, en France, le principal centre indépendant de recherche, d'information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en 1979 par Thierry de Montbrial, l'Ifri est une association reconnue d'utilité publique (loi de 1901).

Il n'est soumis à aucune tutelle administrative, définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux.

L'Ifri associe, au travers de ses études et de ses débats, dans une démarche interdisciplinaire, décideurs politiques et experts à l'échelle internationale. Avec son antenne de Bruxelles (Ifri-Bruxelles), l'Ifri s'impose comme un des rares *think tanks* français à se positionner au cœur même du débat européen.

Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la responsabilité de l'auteur.

ISBN : 978-2-36567-090-6

© Ifri – 2012 – Tous droits réservés

Toute demande d'information, de reproduction ou de diffusion peut être adressée à publications@ifri.org

Ifri
27 rue de la Procession
75740 Paris Cedex 15 – FRANCE
Tel : +33 (0)1 40 61 60 00
Fax : +33 (0)1 40 61 60 60
Email : ifri@ifri.org

Ifri-Bruxelles
Rue Marie-Thérèse, 21
1000 – Bruxelles – BELGIQUE
Tel : +32 (0)2 238 51 10
Fax : +32 (0)2 238 51 15
Email : info.bruxelles@ifri.org

Site Internet : www.ifri.org

« Focus stratégique »

Les questions de sécurité exigent désormais une approche intégrée, qui prenne en compte à la fois les aspects régionaux et globaux, les dynamiques technologiques et militaires mais aussi médiatiques et humaines, ou encore la dimension nouvelle acquise par le terrorisme ou la stabilisation post-conflit. Dans cette perspective, le Centre des études de sécurité se propose, par la collection « **Focus stratégique** », d'éclairer par des perspectives renouvelées toutes les problématiques actuelles de la sécurité.

Associant les chercheurs du centre des études de sécurité de l'Ifri et des experts extérieurs, « **Focus stratégique** » fait alterner travaux généralistes et analyses plus spécialisées, réalisées en particulier par l'équipe du Laboratoire de Recherche sur la Défense (LRD).

L'auteur

Hugues Eudeline est conseiller international indépendant en sûreté et sécurité maritime. Ancien officier de la Marine nationale, il a commandé deux sous-marins d'attaque. Atomicien, il est breveté de l'enseignement militaire supérieur français, diplômé de l'*U.S. Naval War College* et titulaire d'un Master of Science (Management) de *Salve Regina University*, Newport-R.I. (États-Unis). Après avoir quitté la Marine, il a travaillé pendant dix ans dans l'industrie maritime et spatiale. Devenu consultant, il se consacre totalement à la recherche et à l'analyse des violences maritimes irrégulières, passées et contemporaines. Il a soutenu en février 2011 une thèse de doctorat à l'École pratique des hautes études sur le « terrorisme maritime et les flux énergétiques ». Il est l'auteur de nombreux articles sur la sûreté maritime et participe à des colloques et séminaires à l'invitation de différents pays. Capitaine de vaisseau dans la réserve opérationnelle, il est également chargé d'études au Centre d'études supérieures de la Marine.

Le comité de rédaction

Rédacteur en chef : Etienne de Durand

Rédacteur en chef adjoint : Elie Tenenbaum

Assistante d'édition : Fanny Alarcon

Comment citer cet article

Hugues Eudeline, « Contenir la piraterie : des réponses complexes face à une menace persistante », *Focus stratégique*, n° 40, novembre 2012.

Sommaire

Introduction	7
La piraterie maritime : éléments de contexte et cadre d'analyse	9
Une activité multimillénaire en plein renouveau	9
Un sous-produit de la mondialisation économique	11
La piraterie, entre criminalité et politique	13
Un cadre juridique modulaire	16
La piraterie au début du XXI^e siècle : un état des lieux	19
Une violence maritime aux modes d'action variés	19
Un phénomène complexe aux origines variées	23
La sécurité maritime au défi de la piraterie somalienne	28
En quête de solutions : scénarios et perspectives	39
Premier scénario : évitement et défense passive	40
Deuxième scénario : coercition sans intervention pérenne	41
Troisième scénario : state-building et stabilisation	44
Solutions pragmatiques	45
Conclusion	49
Annexes	53

Résumé

La mondialisation économique s'est développée à la faveur de l'accroissement des flux maritimes, offrant ainsi un second souffle à l'histoire millénaire de piraterie. Présente sur toutes les mers du globe, et plus particulièrement dans le golfe de Guinée, la Corne de l'Afrique et l'Asie du Sud-Est, la piraterie n'est plus seulement motivée par l'intérêt financier traditionnel. L'apparition d'« Etats faillis », à l'exemple de la Somalie, favorise le libre développement de la violence mêlant de ce fait piraterie et autres activités criminelles ou terroristes. Afin de répondre à ces enjeux, la communauté internationale doit désormais choisir entre différentes options destinées à contenir la menace pirate : maintien de l'actuelle posture défensive et réactive, adoption d'une approche plus coercitive sans pour autant d'engagement terrestre prolongé, ou encore engagement des opérations de stabilisation au long cours sont autant de voies qui méritent d'être explorées, même si seule une combinaison pragmatique de ces différentes postures semble la plus à même de satisfaire la communauté internationale.

* * *

Economic globalization has developed in favor of an increase of maritime flows, thus offering a revival to the millennium history of piracy. Present on all the seas around the world – particularly in the Gulf of Guinea, the Horn of Africa and South-East Asia – piracy is not strictly motivated by the traditional financial interest anymore. The appearance of “failed States”, like Somalia, encourages the free development of violence leading to confusion between piracy and other criminal or terrorist activities. In order to cope with these stakes, the international community has to choose between various options to contain piracy: to persist in the current reactive and defensive position, to adopt a more coercive approach while avoiding a long-term ground commitment, or finally to engage in a long-span commitment for stability operations are as many paths deserving to be explored even if only a pragmatic combination of those different positions seems appropriate to satisfy the international community.

Introduction

Depuis la haute Antiquité, les marines commerciales ont été la cible de pirates, attirés par les richesses d'un commerce maritime qui n'a cessé de croître depuis que les sociétés humaines maîtrisent les arts de la navigation. La piraterie est un modèle d'entreprise à risque qui reste toujours attirant : à un coût d'entrée faible répond un gain potentiel énorme. Dans certain cas, l'accumulation des richesses a permis à certaines sociétés pirates de devenir suffisamment puissantes pour s'ériger en républiques indépendantes et influencer sur le jeu interétatique.

Masquée par les grands événements géopolitiques des deux derniers siècles (colonisation, guerres mondiales, guerre froide), la piraterie est revenue sous le feu des projecteurs de l'actualité avec la mondialisation. Existant à l'état endémique sur presque toutes les mers et en particulier dans les eaux asiatiques, elle connaît un renouveau spectaculaire avec la maritimisation qui est tout à la fois la cause et la conséquence de la multiplication des échanges internationaux. S'adaptant à l'environnement local, elle prend des formes différentes selon les zones où elle sévit¹ et peut, au gré des intérêts locaux, se conjuguer avec d'autres formes de violence maritimes comme le terrorisme par exemple.

La piraterie est aujourd'hui surtout présente dans le golfe de Guinée où les intérêts pétroliers très nombreux sont ciblés, ainsi que sur la grande route maritime Est-Ouest de circumnavigation et notamment sur son segment stratégique qui relie les grandes puissances économiques asiatiques (Chine, Japon, Corée) à l'Europe et à la côte Est des États-Unis². Les attaques s'y sont d'abord concentrées sur les points de passage obligé d'Asie du Sud-Est, en particulier dans les détroits de Malacca et de Singapour, avant de prendre une ampleur exceptionnelle dans l'océan Indien où la piraterie somalienne a atteint une dimension océanique. Cela a conduit de nombreux États, souvent non liés par des accords de défense, à conduire des opérations navales coordonnées avec un niveau de coopération internationale sans précédent.

Afin de délimiter le phénomène de la piraterie et de mieux en appréhender la complexité, il convient de poser un cadre d'analyse rigoureux – historique, politique, économique et juridique – avant de dresser un état

¹ Une carte des différentes zones d'activité de piraterie est reproduite dans l'Annexe 1, figure 1.

² L'activité pirate qui sévit dans la zone des Caraïbes reste aujourd'hui de faible intensité et ne sera, en conséquence, pas abordée ici.

des lieux plus détaillé de la piraterie contemporaine. Ce second temps d'analyse vise plus particulièrement à circonscrire les différentes formes de pirateries ainsi qu'à en déterminer les origines. Dans ce contexte, la piraterie somalienne est un cas hors-norme de par son étendu tout autant que par ses résonnances internationales et méritent à ce titre de s'y attarder. Enfin, l'étude s'achève sur trois grands scénarios employés pour contrer la piraterie. Le premier relève d'une stratégie défensive visant à protéger ses propres navires, le second – incitant à la destruction des moyens de son adversaire – est plus offensif alors que le dernier, qui recommande le rétablissement des prérogatives régaliennes, est d'une plus grande ampleur.

La piraterie maritime : éléments de contexte et cadre d'analyse

La piraterie est une des composantes de la violence maritime, dont le spectre va de la guerre déclarée et du terrorisme maritime à la pêche illicite en passant par tous les types de trafics. Ces différentes formes ne sauraient être exclusives les unes des autres et un tuilage au sein de ce continuum a toujours existé. Aujourd'hui, la piraterie – tout comme le terrorisme – se situe à la charnière des activités criminelles et des actes de guerre bien que certaines caractéristiques de ces activités puissent sembler antinomiques. La motivation du pirate se limiterait à la satisfaction financière d'un besoin privé : la recherche du butin, là où le terrorisme répondrait à des motivations d'ordre supérieur – idéologique, religieux ou politique. La réalité est cependant plus complexe, car les deux activités se côtoient souvent et sont en général menées par des professionnels du même secteur d'activité : des gens de mer. Qu'ils soient pêcheurs, marins du commerce ou d'État, ceux-ci partagent certaines valeurs et compétences professionnelles qui les rapprochent au-delà des nationalités.

Une activité multimillénaire en plein renouveau

La piraterie est une activité aussi ancienne que la navigation. Les océans ont d'abord été parcourus par des aventuriers en quête d'enrichissement. Menée soit par de simples marchands à la recherche de nouveaux marchés, comme ce fut le cas des marins musulmans en océan Indien, soit par des explorateurs, eux-mêmes précurseurs de négociants, et dépêchés par des princes européens pour lesquels la conquête des voies maritimes est « un élément de leur puissance, de leur gloire et de leur enrichissement³ ». Les informations nautiques recueillies, telles que le régime des vents, les courants, les hauts fonds ou les havres de relâche étaient des secrets professionnels tout autant que des secrets d'État, dont dépendent la pérennité de la richesse de leurs détenteurs et de leurs protecteurs.

Attirés par l'appât du gain, écumeurs des mers de toutes origines vont s'efforcer de piller les biens transportés et, pour certains, de collecter ces données. La piraterie constitue une activité endémique, et pour ainsi dire banale, jusqu'au XVI^e siècle en raison de l'incapacité des États à lui opposer une véritable marine de guerre, dont les coûts restaient hors de portée de leurs finances. Dans un premier temps, ce sont donc les navires

³ Françoise Thibaut, *Les voies de passage et de communication internationales*, Paris, Ellipses, 1997, p. 29.

marchands qui doivent s'armer eux-mêmes pour protéger leurs précieuses cargaisons.

L'acquisition de cette capacité à se battre sur mer va pousser certains armateurs européens, soucieux de diversifier leurs activités, à « armer à la course », c'est-à-dire à mener la guerre sur mer au nom du prince – normalement seul à même de porter les armes. Munis d'une lettre de course portant sa signature, ils reçoivent en guise de traitement une partie du butin récolté, le reste allant, comme il se doit, aux caisses de l'État. Ils constitueront les premières forces navales, précédant puis côtoyant des marines de guerre de plus en plus puissantes, qui n'apparaissent que progressivement, à mesure que la part du trafic maritime prend de l'importance dans les finances des États. Partout, la course constitue l'embryon des marines d'État, comme en témoigne le parcours du corsaire Francis Drake, vainqueur britannique de l'Invincible Armada de Philippe II d'Espagne, qui fut par la suite anobli et fait amiral par la reine Elizabeth.

Parallèlement à cette guerre de course, se développe une autre forme de piraterie, la flibuste, qui exerce une prédation tous azimuts, à l'encontre des marines marchandes dans l'unique perspective d'une rémunération privée. Là où la course servait de précurseur à la marine de guerre, la flibuste constitue une force opposée, et bien rapidement une menace pour l'État lui-même. Alors que l'État moderne cherche à établir *de jure* et *de facto* son monopole de la violence légitime, la piraterie apparaît alors comme une menace de premier ordre sur l'autorité même du Prince. Le grand chancelier d'Angleterre, Lord Francis Bacon, peut ainsi écrire au début du XVII^e siècle que « les pirates sont *communes humani generis hostes*, les ennemis de tout le genre humain, et que toutes les nations doivent leur courir sus, non pas tant par crainte que parce qu'ils sont mis au ban du genre humain⁴ ». Cette définition, unanimement acceptée alors, est reprise dans l'Ordonnance de la Marine royale française du mois d'août 1681⁵.

Toujours au XVII^e siècle se pose le cas de la République de Salé, au Maroc, qui constitua l'un des exemples les plus aboutis d'État pirate dans l'histoire. Devançant le bannissement de 1610, les Morisques (musulmans d'Espagne convertis de force au catholicisme) d'Hornacheros en Estrémadure viennent s'installer à Salé, près de Rabat, d'où ils vont pratiquer la piraterie contre le commerce occidental. Ils sont rapidement rejoints par des réprouvés de toute l'Europe, en quête de fortune. La période de 1610 à 1626 constitue le stade d'organisation pendant lequel la piraterie prend un essor vigoureux. De 1626 à 1641, la République s'affranchit de toute subordination au sultan du Maroc, mène des expéditions lointaines comme la prise de Reykjavik en Islande, signe des traités avec les grandes puissances occidentales (France en 1631,

⁴ François Bacon, *Œuvres philosophiques, morales et politiques*, Paris, A. Desrez, libraire-éditeur, 1636, p. 676.

⁵ *Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, commentée et conférée sur les anciennes ordonnances, le Droit Romain, & les nouveaux Réglements*, Paris, C. Osmont, 1749, p. 225.

Angleterre en 1637) et s'accorde avec les Régences ottomanes d'Alger, de Tunis et de Tripoli. Il faut attendre la prise d'Alger en 1830 pour voir un terme définitif mis à plus de trois siècles d'activité des Barbaresques du Maghreb en Méditerranée et dans l'Atlantique.

La piraterie n'a donc réellement connu d'éclipse que pendant une brève période d'un peu plus d'un siècle, correspondant grossièrement à l'ère des grands empires coloniaux (1860-1960). L'extrême centralisation des moyens qui résulta de cette forme de gouvernance globale permettait de disposer des forces navales et des organisations nécessaires pour lutter efficacement contre les pirates sur mer, mais également dans leurs sanctuaires.

Après la décolonisation, les États nouvellement indépendants souvent ne disposent pas des budgets nécessaires à l'entretien d'une marine et de gardes-côtes capables d'assurer la sûreté de leur domaine maritime. La tâche est immense, en particulier dans des archipels comme les Philippines qui comprennent plus de 9 000 îles ou l'Indonésie qui en compte 17 000 et qui constituent des « havres de violence » où les pirates peuvent préparer leurs expéditions. Pendant la période de la guerre froide, ce sont les principaux protagonistes des deux blocs qui vont pallier ce manquement en entretenant des bases navales avancées nombreuses et très actives sur l'ensemble du globe.

Après la chute du mur de Berlin, les économies s'ouvrent, les échanges maritimes s'accroissent et les grandes puissances, désireuses de percevoir les « dividendes de la paix », diminuent le nombre de leurs bases et la taille de leurs forces navales, désaffectant les bases situées dans les régions de moindre intérêt économique. Souvent parmi les plus déshéritées, ces zones sont aussi celles où perdure une tradition de piraterie ancrée dans la culture locale. La guerre de course renaît elle aussi à la faveur des bouleversements internationaux. Formellement interdite par la déclaration de Paris de 1856⁶ – dont les États-Unis ne sont cependant pas signataires –, la lettre de course réapparaît aujourd'hui sous la forme de sociétés militaires privées agissant sur mer sous contrat avec l'État.

Un sous-produit de la mondialisation économique

La mer a toujours constitué une voie privilégiée de transport des marchandises, fournissant un flux ininterrompu de proies aux prédateurs capables d'atteindre les routes maritimes qu'il emprunte. Jusqu'au XIXe siècle, en raison de la pauvreté des infrastructures routières terrestres, le cabotage maritime était intense, offrant une cible privilégiée aux pirates. Le trafic longeant les côtes méditerranéennes de l'Europe a particulièrement souffert des attaques barbaresques. Avec le développement de la mondialisation, l'importance du transport maritime n'a en rien perdu de sa primauté économique. Il suffit pour s'en convaincre de considérer que 71 % de la surface du globe terrestre est couverte par les océans et que 80 % des pays du monde (147 sur 194) sont reliés par la mer, et donc capables

⁶ Voir texte repris in Annexe 2.

d'échanger sans avoir à franchir les frontières de pays tiers. 93 % de la population mondiale vit dans un pays ayant un accès à la mer, et 80 % vit à moins de 100 km des côtes. De fait, 90 % du tonnage des marchandises échangées dans le monde transitent par voie maritime à bord de plus de 50 000 navires de commerce⁷. Les deux types de flux qu'ils assurent – produits manufacturés et énergétiques – auxquels s'additionnent les moyens d'extraction minières en mer, favorisent le développement économique des littoraux.

Le processus de spécialisation géographique des systèmes de production a conduit à délocaliser une part importante des industries occidentales entraînant ainsi un accroissement considérable du commerce maritime. Six des dix plus grands ports de conteneurs au monde sont chinois. Le transport par conteneur de produits finis ou semi-finis vers l'Occident s'est développé et les terminaux ne cessent de croître et de s'automatiser. Pour réduire les coûts, l'industrie et le commerce ne disposent plus de stocks et fonctionnent sur le principe du flux tendu, ce qui les rend totalement dépendants des chaînes logistiques et extrêmement sensibles aux coupures d'approvisionnement.

Par ailleurs, les pays industriels, traditionnels comme émergents, ne sont pas, pour la plupart, producteurs de matières énergétiques, ce qui induit un autre grand type de flux maritime. Avec l'approche du pic pétrolier et l'augmentation de la demande résultant de leur développement, la dépendance des pays d'Asie envers le Moyen-Orient croît rapidement – 75 % du pétrole du golfe arabo-persique est expédié vers l'est par voie maritime. Cette énergie, la plus facile à transporter et à utiliser, est à présent concurrencée par le gaz naturel et le charbon dont le trafic se développe rapidement.

Par sa segmentation résultant du grand nombre de navires, et grâce à la liberté de navigation, le transport maritime reste moins soumis aux aléas géostratégiques que ne le sont les installations terrestres fixes comme les oléoducs ou les gazoducs. Seuls certains points de passage obligés comme le détroit d'Ormuz sont incontournables. La plupart des détroits comme ceux de Bab-el-Mandeb ou de Malacca et les canaux de Suez et de Panama peuvent être évités, certes au prix d'un accroissement du temps et du coût du transport.

La vulnérabilité de la composante commerciale maritime s'est cependant accrue en raison de certaines innovations technologiques. La généralisation du GPS a ainsi démocratisé l'art de la navigation au point qu'il n'est plus nécessaire aujourd'hui d'avoir suivi une formation maritime approfondie pour pouvoir déterminer sa position en haute mer. Cet avantage profite également aux pirates dont les zones d'action potentielles sont devenues théoriquement illimitées, dans la capacité d'autonomie de

⁷ International Shipping Federation, *The Round Table of international shipping associations*, accessible à l'adresse : <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/index.php?SID=a76f445e23a73cd0d2e4378fc109eb0d>.

leurs bateaux. Ceux qui viennent de Somalie opèrent jusqu'à 2000 milles nautiques (3700 km) de leurs bases.

Selon le rapport de l'organisation *Ocean beyond piracy*⁸, les seules actions menées à partir de la Corne de l'Afrique auraient coûté près de 7 milliards de dollars américains en 2011, dont 80 % incombent à l'industrie maritime, ce qui représente une charge très élevée pour une activité où la compétition impose des marges réduites aux armateurs. Ces chiffres sont cependant meilleurs que ceux de 2010, conséquence probable de la réaction des organisations internationales qui ont soutenu l'application généralisée de mesures de contrepiraterie. La tendance doit cependant être considérée avec précaution. Elle n'est peut-être que transitoire en raison des capacités d'adaptation étonnantes de la piraterie.

En conclusion, l'économie mondiale est totalement dépendante du transport maritime. Il est logique que ces flux de richesses globalisés et non protégés attirent les prédateurs de toute sorte. Toutes les mers sont concernées par le problème de la piraterie, et le problème ne cesse d'évoluer alors que la communauté internationale peine toujours à proposer un cadre de réponse.

La piraterie, entre criminalité et politique

Il existe dans certains pays, et en particulier en France, une volonté souvent affichée de dénier à la piraterie une dimension politique⁹ que l'on réserve au terrorisme¹⁰. Ce dualisme dogmatique contraste nettement avec l'approche de l'Anglosphère¹¹, plus pragmatique, qui prend en compte les leçons de l'Histoire et reconnaît des domaines où la collusion est possible malgré les divergences des objectifs respectifs. Sans doute cette différence de conception vient-elle aussi de ce que le terrorisme n'a pas de définition universellement reconnue¹², ce qui permet d'en adapter l'ampleur au gré des circonstances.

⁸ One Earth Future, *The Economic Cost of Maritime Piracy 2011*, Working Paper, février 2012, accessible à l'adresse: <http://oceansbeyondpiracy.org/cost-of-piracy/human-cost-somali-piracy>.

⁹ A titre d'exemple, c'est ce qui apparaît dans le Rapport d'information sur la piraterie maritime présenté par M. Christian Ménard, N° 1670 enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 mai 2009, p. 23. C'est également la thèse soutenue par *Armateurs de France* dans un dossier « Mieux comprendre la piraterie », publié le 21 novembre 2008.

¹⁰ La définition du terrorisme retenue par l'auteur est la suivante : « Entente, préparation, financement, désinformation, menaces ou actes de violence destinés à déstabiliser durablement l'opinion publique pour contraindre un pouvoir et atteindre des objectifs politiques. » *Ibid.* p. 65.

¹¹ Le terme anglais d'*Anglosphere* est préféré ici à l'expression « monde anglo-saxon » qui ne rend pas compte de l'extrême diversité ethnique des pays qui la composent. Tous ces pays partagent en particulier un même système universitaire, élément particulièrement favorable à une grande mobilité des étudiants et, partant, à l'homogénéisation des modes de pensées.

¹² Hugues Eudeline, « Le terrorisme maritime, une nouvelle forme de guerre », *Outre-terre*, no. 25/26, juin 2010, p. 83-100.

Une position aussi tranchée ne tient cependant pas compte du fait qu'il est le plus souvent difficile de distinguer la violence d'origine criminelle¹³ de celle qui répond à des motivations d'ordre strictement politique dans des zones où les deux types d'activité se côtoient. Un certain niveau de collusion est en effet inévitable entre pirates, terroristes et criminels de tous ordres. Si les zones considérées sont soumises à l'autorité d'un État fort, les terroristes sont obligés de vivre et d'agir dans la clandestinité, comme le font les criminels. Partageant les mêmes besoins, ils sont amenés à utiliser les mêmes filières d'approvisionnement en armes ou d'acquisition de faux papiers d'identité, et également les mêmes sources de financement. Lorsque le pouvoir étatique est moins ancré, ils sont amenés à composer avec les organisations politiques locales.

Les finances¹⁴ constituent un domaine indispensable à toute action terroriste efficace qui désire s'inscrire dans la durée et dans l'espace. Les ressources doivent être d'origines variées et abondantes pour assurer la pérennité du mouvement et limiter sa vulnérabilité aux mesures antiterroristes. Son rejet des cadres légaux et/ou éthiques de l'ordre qu'il combat lui permet de justifier l'utilisation de moyens d'enrichissement rapide qui font appel aux méthodes du crime organisé. Toutes les organisations terroristes y ont recours. Les moyens utilisés pour obtenir des financements sont diversifiés et adaptés aux possibilités locales ; les recours à la fraude à la carte de crédit, au vol et à l'extorsion de fonds sont fréquents. Les organisations les plus évoluées utilisent également des moyens licites comme l'exploitation de sociétés enregistrées par des prête-noms¹⁵. Certains islamistes, pour contourner les interdits religieux, s'appuient sur la sourate 8 du Coran, dite « du butin », qui autorise la saisie des biens des infidèles, avec (*ghanîma*) ou sans combat (*fay*). Selon le colonel Tito Karnevian¹⁶ de la police indonésienne, devenu par la suite général commandant la brigade antiterroriste *Densus 88*, la répartition du *fay'* dans les mouvements islamistes d'Asie du Sud-Est comme la *Jemaah Islamiyah* se fait selon le barème suivant : 50 % du butin va à l'organisation, 25 % sont versés pour l'aide aux indigents et 25 % sont réservés à l'exécutant. Il y a donc bien un intérêt personnel pour ce dernier à accomplir des actions de spoliation. Comment savoir quelle est sa motivation première ?

Terroristes et criminels de droit commun sont condamnés à s'entendre ou à se combattre. Quand ils sont implantés dans des zones où l'État est dit « failli », comme c'est le cas en Somalie, les deux forces doivent composer pour coexister ; elles y trouvent l'efficacité accrue qu'apporte la spécialisation, les combattants jihadistes fournissant la

¹³ Pour des raisons de simplification, le terme « criminel » est utilisé par la suite pour désigner les actes perpétrés à des fins privées dans le cadre du crime organisé, par opposition au terrorisme dont les motivations sont politiques.

¹⁴ Arabinda Acharia, *Targeting Terrorist Financing: International Cooperation and New Regimes*, London and New York, Routledge, 2009.

¹⁵ Hugues Eudeline, « Guérilla et terrorisme maritimes : Sri Lanka contre Tigres Tamouls », in Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *Stratégies Irrégulières*, Paris, Economica, 2010, pp. 652-672.

¹⁶ Entretiens avec le colonel Tito Karnavian, Singapour, août/septembre 2008.

protection en échange d'une part des revenus de la piraterie. Ce mariage de raison peut parfois être fragile comme le démontre le *New York Times*¹⁷ qui révèle que les pirates somaliens d'Hobyso sont courtisés par le gouvernement qui leur demande de les informer sur les activités maritimes du mouvement terroriste al-Shebab¹⁸. À l'inverse, ceux d'Harardere, un autre repaire de pirates, ont fait le choix de partager les rançons avec ces mêmes Shebab et leurs alliés du Hizbul Islam. Ces groupes islamistes, qui ont pourtant initialement promis d'arrêter la piraterie en raison de son caractère impie lorsqu'ils prennent la ville le 2 mai 2010¹⁹, ont fini par céder à l'attrait d'un financement facile et abondant²⁰. Cette collusion d'intérêt est également avérée quand deux logisticiennes espagnoles de l'organisation *Médecins Sans Frontières*, qui avaient été enlevées en octobre 2011 dans un camp de réfugiés somaliens au nord du Kenya par des Shebab, sont « vendues » à des pirates pour la somme de 200 000 \$. Les pirates ont démenti tout lien politique avec l'organisation islamique, soulignant que la transaction ne constituait qu'un accord commercial²¹.

Ce rapprochement des pirates avec les terroristes est à présent largement reconnu par la communauté internationale. Pendant la séance du Conseil de sécurité de l'ONU qui s'est tenu le 31 octobre 2011, le sous-secrétaire général Tayé-Brook Zerihoun s'est dit très préoccupé par « le renforcement des liens entre pirates et militants al-Shebab [qui] laisse cependant augurer d'une mutation du problème de la piraterie²² ».

L'étude historique de la piraterie montre que son développement ultime est toujours d'ordre politique. L'historien Philip Gosse²³ distingue un cycle constitué de trois phases. La première consiste en la réunion d'individus appartenant aux populations côtières les plus déshéritées pour se livrer au banditisme maritime en attaquant les navires marchands les plus vulnérables. Puis vient la période du regroupement lorsque les groupes les plus forts absorbent les autres, constituant des organisations

¹⁷ Jeffrey Gettleman, « In Somali Civil War, Both Sides Embrace Pirates », *The New York Times*, 1^{er} septembre 2010, accessible à l'adresse : http://www.nytimes.com/2010/09/02/world/africa/02pirates.html?_r=1&emc=nt&intemail1=y.

¹⁸ C'est en 2007 qu'apparaît le mouvement *Al-Shebab* (les jeunes). Il refuse de s'associer à l'Union des tribunaux islamiques, qui veut former une alliance pour la libération de la Somalie. Il préconise un jihad global et planétaire, rejoignant en cela les objectifs d'Al-Qaïda à qui il fait allégeance le 1^{er} février 2010.

¹⁹ « La piraterie dans la ligne de mire des islamistes », *Courrier international*, 4 mai 2010, accessible à l'adresse : <http://www.courrierinternational.com/breve/2010/05/04/la-piraterie-dans-la-ligne-de-mire-des-islamistes>.

²⁰ Un article paru début 2011 dans un journal australien chiffre la part dévolue aux islamistes entre 10 et 20 % du montant des rançons de la piraterie. « Somali pirates to pay militants », *Times online*, 25 février 2011, accessible à l'adresse : <http://www.theaustralian.com.au/news/world/somali-pirates-to-pay-militants/story-e6frg6so-1226011580763>.

²¹ Nicolas Gros-Verheyde, « Les pirates « achètent » 2 otages de MSF aux Al-Shabaab », blog *Bruxelles2*, 10 janvier 2012, accessible à l'adresse : <http://www.bruxelles2.eu/piraterie-maritime/les-pirates-achetent-2-otages-de-msf-aux-al-shabaab.html>.

²² Conseil de sécurité des Nations Unies, *Extrait du compte-rendu de la 6646^e séance- après-midi*, 31 octobre 2011, accessible à l'adresse : <http://www.un.org/News/fr-press/docs/2011/CS10431.doc.htm>.

²³ Philip Gosse, *Histoire de la piraterie*, Paris, Payot, 1952, 383 p.

structurées et puissantes ; aucun navire marchand n'est totalement à l'abri de leurs attaques. L'ultime évolution donne naissance à de véritables communautés, voire à des États indépendants, véritables acteurs du jeu politique régional et en position de faire des alliances avec d'autres États, à l'instar de la « République » morisque de Salé au Maroc²⁴.

Aujourd'hui, les pirates somaliens semblent avoir atteint le deuxième stade d'évolution décrit par Philip Gosse. Ils sont rassemblés en un nombre restreint de groupes puissants qui traitent avec les mouvements terroristes locaux, mais pas encore avec les États. Dans le golfe de Guinée où les conditions d'environnement sont différentes, la criminalité maritime évolue en renouant avec la tradition des boucaniers : des groupes armés assaillent des villes à partir de la mer. Ils attaquent soit des symboles régaliens des États (préfecture au Cameroun, présidence en Guinée Équatoriale), avec des objectifs politiques, soit des banques ou des supermarchés à des fins crapuleuses. À une occasion au moins, à Limbé au Cameroun, les deux types d'objectifs ont été traités de façon coordonnée au cours de la même action²⁵.

Un cadre juridique modulaire

La Convention de Montego Bay (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, UNCLOS), tenue sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies, signée en 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994, est le seul accord international contemporain qui traite de la piraterie. Son article 101²⁶, confine les actes de piraterie à la haute mer. Pour la simplification de notre propos et malgré l'approximation que cela signifie, nous emploierons dans la suite de ce texte le terme générique de « piraterie » à la violence criminelle maritime quelle que soit la distance de la côte et le degré de réussite de l'action.

Le fait que le cadre juridique international ait été édicté par l'ONU permet d'adapter le texte général par des résolutions ad hoc du Conseil de Sécurité lorsque qu'il ne peut répondre à la spécificité d'une situation locale. C'est ce qui a été fait, par exemple, le 2 juin 2008 par la Résolution 1816 qui définit pour la Somalie un régime dérogatoire au droit de la mer, limité dans le temps et dans l'espace pour engager la lutte contre les pirates. Dans ce cas, le Conseil de sécurité autorise les États qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition à lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes, à entrer dans les eaux territoriales et à y réprimer les actes de piraterie de la même façon qu'en haute mer. Cette résolution a, jusqu'à présent, été renouvelée chaque année pour une durée de douze mois.

²⁴ Leïla Maziane, *Salé et ses corsaires, 1666-1727. Un port de course marocain au XVIIe siècle*, Presses Universitaires de Caen, 1948.

²⁵ Franck Ndoumbe Diwouta, « La préfecture du Fako et trois banques pillées », *Bonaberi*, 29 novembre 2008, accessible à l'adresse : http://www.bonaberi.com/ar.tout_sur_l%E2%80%99attaque_de_limbe,5299.html.

²⁶ Cet article est analysé en Annexe 3.

En ce qui concerne le golfe de Guinée, le Conseil de Sécurité vote le 31 octobre 2011 la résolution 2018 qui demande à ce que la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États d'Afrique Centrale (CEEAC) et la commission du golfe de Guinée travaillent en coopération politique et militaire sur la base de patrouilles maritimes. Le 29 février 2012, l'ONU constate une dégradation de la situation avec l'utilisation d'armes lourdes par les pirates et relance ces recommandations qui, en particulier au sein de la CEEAC, ont déjà été prises en compte et sont en cours d'exécution.

La législation française a pris du retard pour transcrire en droit interne les dispositions de la Convention de Montego Bay et le terme de piraterie a même disparu temporairement du droit pénal avec l'abrogation en décembre 2007 de la loi du 10 avril 1825 « pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime »²⁷.

Il reparaît en 2011 avec la modification de la Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 « relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer » dont l'intitulé devient « relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer ». Le nouveau texte est en accord avec la Convention. Les commandants des bâtiments de l'État voient ainsi leur domaine de compétence accru et peuvent, sous condition d'une habilitation spéciale, procéder à la constatation des infractions, à la recherche et à l'appréhension de leurs auteurs ou complices sur autorisation, sauf extrême urgence, du procureur de la République, ce qui règle le problème de liaison entre les bâtiments de guerre en mission et les autorités judiciaires.

²⁷ Voir texte reproduit *in* Annexe 2.

La piraterie au début du XXI^e siècle : un état des lieux

La piraterie est pratiquée à des degrés divers sur presque toutes les mers du monde. Sévissant sur de nombreuses routes maritimes, elle se développe particulièrement à partir de côtes souvent pauvres mais qui peuvent procurer une forme de refuge aux agresseurs. Elle prend des formes qui diffèrent selon la région où elle est pratiquée. L'attrait de cette alternative économique pour certains est accentué par la faiblesse de l'autorité d'États aux budgets limités. Les difficultés pécuniaires, la faiblesse concomitante de l'opposition et l'abondance des aubaines incitent les populations côtières à renouer avec une activité parfois traditionnelle. La piraterie sévit aujourd'hui principalement dans le golfe de Guinée et en Asie du Sud-Est, même si c'est en Somalie qu'elle a atteint son développement le plus important.

Bien que notoirement sous-évaluées par les organismes chargés de la recenser, les attaques de pirates sont rares pour peu qu'on les rapporte aux dizaines de milliers de navires qui sillonnent les océans. Le Bureau maritime international en a recensé 445 par an en 2003 et à peu près autant en 2010. Après un creux en 2005 (276 attaques) résultant de la décroissance de la piraterie en Asie du Sud-Est, une recrudescence est observée du fait de l'accroissement de l'activité au large de la Somalie et dans le golfe d'Aden depuis le milieu de l'année 2008²⁸. La tendance s'est à nouveau inversée en 2011 quand la généralisation des mesures d'autoprotection et l'action des forces navales ont fait chuter le taux de réussite des pirates à 14 %, la moitié de celui des deux années précédentes²⁹. Pendant la même période, la situation s'est apparemment détériorée dans le golfe de Guinée.

Une violence maritime aux modes d'action variés

L'analyse des différents rapports fait ressortir cinq types d'attaques dont les modalités diffèrent selon les océans. Ils diffèrent par l'étendue spatiale des zones d'action, la compétence nautique (capacités manœuvrières, de navigation et de commandement d'un navire) que doivent avoir les attaquants et la rentabilité potentielle des opérations. Pour être exhaustifs, deux autres types d'agression connexes méritent d'être ajoutés qui ne

²⁸ International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, *Piracy and armed robbery against ships, Annual report. 1 January – 31 December 2009*, janvier 2010.

²⁹ European Naval Force Somalia, Operation Atalanta, *Key Figures and Information*, accessible à l'adresse : <http://www.eunavfor.eu/press-2/downloads/>.

répondent cependant pas stricto sensu à la définition de la piraterie, puisqu'elles marquent l'interaction de la mer avec la terre.

La première catégorie d'acte de piraterie se situe dans les ports ou sur rade, quand les navires sont à quai ou au mouillage. Ce type d'action ne nécessite pas de compétence maritime spécifique autre que l'agilité nécessaire à l'abordage discret d'un navire et une connaissance sommaire des endroits où se trouvent le petit matériel pouvant être dérobé. Il est pratiqué le plus souvent dans des pays où le niveau de vie est très bas, en particulier en Indonésie, au Bangladesh et au Nigéria. La grande majorité des attaques a lieu de nuit, lorsque la vigilance de l'équipage est relâchée. Il s'agit pour l'essentiel de menus larcins, mais qui peuvent avoir des conséquences dramatiques et parfois létales.

Le second type d'attaque, fréquent en Asie du Sud-Est et dans le golfe de Guinée, concerne les navires en route libre dans des eaux resserrées, c'est-à-dire dans les détroits et les chenaux d'approches de certains ports peu protégés. À proximité des littoraux, les navires doivent réduire leur vitesse en raison du trafic maritime accru, ils sont moins manœuvrants³⁰ et deviennent plus vulnérables. Pour de telles actions, les pirates doivent maîtriser la navigation côtière, souvent nocturne, pour diriger leurs embarcations et accoster les bateaux en mouvement. Ils montent alors à bord en faisant souvent preuve d'une remarquable agilité et s'emparent de tout ce qui a une valeur marchande et peut être emporté, y compris les instruments de navigation. Ils prennent souvent le commandant en otage le temps de se faire remettre l'argent liquide destiné à la paie des membres d'équipage.

Une troisième forme de piraterie consiste à prendre en otage des navires et/ou leur équipage pour en tirer une rançon. La compétence nautique des attaquants est ici nettement plus exigeante : ces abordages étant souvent menés loin des côtes, il leur faut en outre savoir assurer une navigation en haute mer, puis, une fois pris le contrôle d'un navire spécialisé (pétrolier, méthanier, vraquier, etc.), pouvoir surveiller les actions des membres de l'équipage pendant le trajet vers le point de mouillage. Ces attaques sont souvent violentes, l'abordage se faisant de vive force, généralement précédé de tirs vers la passerelle ou dans les logements. Tous les types de navires sont susceptibles d'être attaqués, des bateaux de pêche aux pétroliers géants. Ce mode d'action est pratiqué de façons différentes en océan Indien et dans le golfe de Guinée. Les pirates nigériens gardent leurs otages le moins longtemps possible en raison de leur vulnérabilité à des actions des forces armées nationales. Dans l'océan Indien, les pirates disposent de sanctuaires où ils savent une intervention armée peu probable, et d'où ils peuvent mener des négociations prolongées sans risque, ce qui leur permet d'obtenir des rançons

³⁰ Un navire est dit manœuvrant quand il obéit aux manœuvres. Dans ce cas, il s'agit de la capacité à changer de route sous l'action du gouvernail qui est fonction de la vitesse du navire. Un navire répond d'autant mieux à la barre qu'il va vite.

importantes. Les superpétroliers (VLCC³¹) à pleine charge sont particulièrement vulnérables, car ils sont bas sur l'eau et ont une vitesse relativement réduite, de l'ordre de 14 nœuds. Une variante consiste à utiliser les navires cibles comme bateaux mères, leur équipage agissant sous contrainte. Ce sont en général de petits navires hauturiers dont la valeur « marchande » est faible, des boutres (*dhow*)³² par exemple. Cependant, des unités de plus fort tonnage sont parfois utilisés, ce qui permet l'emport d'un plus grand nombre d'embarcations d'attaque et d'approcher innocemment de futurs objectifs. Malgré ces avantages indéniables, cette solution est en général peu usitée en raison des problèmes qu'elle pose : difficulté accrue de surveillance de l'équipage (qui sert également de bouclier humain) en raison de la taille du bateau, plus grande complexité de l'entretien, consommation importante de carburant et difficulté à faire le plein de soutes de grandes tailles sans appareils spécifiques. En 2010, des navires aussi différents que le VLCC *Samho Dream*, le cargo japonais *Izumi* de 20 000 tonnes de jauge brute ou de modestes dhows ont été utilisés à des fins de piraterie³³.

Une autre catégorie d'attaque, particulièrement courante dans le golfe de Guinée, consiste à prendre brièvement le contrôle des pétroliers pour transférer leur cargaison à bord d'un autre navire. Seuls de vrais marins connaissant bien ce type de navire peuvent mener à bien de telles actions. Contrairement au cas précédent, l'équipage est alors enfermé afin qu'il ne puisse assister au transfert et obtenir des informations sur le bateau réceptacle. Ce sont donc les assaillants qui doivent assurer la navigation pour rallier le point de rendez-vous secret et assurer la manœuvre d'accostage puis effectuer le pompage du pétrole. Ils abandonnent ensuite leur proie, laissant à l'équipage le soin de se libérer seul quand ils ont quitté le bord. Le 30 octobre 2011, le pétrolier *Halifax* en route pour Port Harcourt est détourné au large des côtes nigérianes avec à son bord 5000 tonnes de pétrole et vingt-cinq marins. Les ravisseurs le restituent et libèrent l'équipage le 5 novembre, après l'avoir délesté d'une partie de sa cargaison. Jusqu'à 10 % de la production de pétrole du Nigéria³⁴ serait ainsi détournée par divers procédés, dont celui-ci.

Le cinquième type de piraterie consiste à se saisir des navires pour les utiliser à long terme. C'est donc un équipage de substitution complet qui prend le navire en charge. Dans certains cas, son aspect est modifié et les pirates font disparaître l'équipage pour effacer toute trace. Ce sont en général des bateaux de petit tonnage comme des chalutiers ou des remorqueurs. Selon Éric Frécon, auteur d'une thèse sur le sujet, certains

³¹ *Very large crude carrier*. Type de pétroliers géants dont le port en lourd est compris entre 150 000 tonnes et 320 000 tonnes. Ces navires ne peuvent passer par les canaux de Suez et de Panama.

³² L'usage étant d'utiliser le vocable anglais *dhow* plutôt que le mot français *boutre*, c'est ce terme qui sera utilisé dans la suite du texte.

³³ INCE & Co, *Piracy overview*, 2010, accessible à l'adresse : <http://incelaw.com/ourknowledge/publications/piracy-overview-2010>.

³⁴ « Détournement de tanker sans demande de rançon : les nouvelles orientations stratégiques de la piraterie dans le Golfe de Guinée », *Affaires stratégiques*, 4 novembre 2011, accessible à l'adresse : <http://www.affaires-strategiques.info/spip.php?article5809>.

navires sont même vendus par anticipation quelques semaines avant d'être pris³⁵. Il cite le *Cheung Son*, navire acheté préalablement 300 000 dollars, capturé fin 1998 par vingt-trois pirates qui sont pris, condamnés à mort au cours d'un procès à Shanwei, en Chine, et exécutés³⁶.

À ces cinq types d'actes de pirateries, il est possible d'en associer deux autres, ne répondant pas nécessairement à la définition juridique du terme mais qu'on tend traditionnellement à lui rattacher. Il s'agit, d'une part, d'extorsions à l'égard de pêcheurs ou de compagnies maritimes, et d'autre part d'assauts coordonnés menés à partir de la mer contre des villes ou installations côtières. Le premier relève plus de l'application d'une forme de criminalité terrestre à des compagnies maritimes qui, en mer, peut avoir des conséquences dramatiques. Le second est la résurgence contemporaine d'une activité extrêmement ancienne. Couramment exercée pendant l'Antiquité par ceux que Plutarque qualifiait alors de « pirates », cette pratique s'est poursuivie sans discontinuer aux époques médiévale et moderne, période où elle a connu, un développement particulièrement important en mer des Caraïbes avec les flibustiers.

Menée de la terre vers la mer, l'extorsion concerne les navires ayant une activité locale régulière comme les bateaux de pêche, les petits caboteurs, voire les transbordeurs. Il s'agit alors de chantage et de racket, une pratique qui ne demande pas de compétence maritime particulière. Les agresseurs cherchent à imposer aux opérateurs leur « protection » contre une redevance pour les autoriser à poursuivre leur activité. L'attaque la plus meurtrière commise sur mer est celle du *Superferry 14* intervenue le 27 février 2004 et perpétrée par deux terroristes appartenant aux groupes islamistes philippins Abou Sayyaf et *Rajah Solaiman Islamic Movement*. À la sortie du port de Manille, une bombe explose à bord du navire causant la mort d'au moins 116 personnes, dont 12 enfants. L'enquête permet d'établir que l'attentat est lié à une affaire d'extorsion de fonds au prétexte de protéger le navire pendant son passage dans les « eaux musulmanes » de la mer de Sulu. C'est l'absence de réponse à une demande de versement d'une somme d'un million de dollars par l'armateur, l'*Aboitiz Transport Systems Corporation*, qui est à l'origine de l'attaque³⁷.

Le dernier mode d'action, réactualisé après des siècles de sommeil, est l'assaut de villes et de villages côtiers à partir de la mer. Il ne répond pas aux critères contemporains de définition de la piraterie, mais fait cependant partie intégrante du continuum de la violence maritime qui relie criminalité et la politique. Endémique à faible bruit dans l'archipel philippin, réapparu dans le golfe de Guinée en 2007, ce type d'attaque constitue une

³⁵ Éric Frécon, *La réaction des États est asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-guerre froide*, thèse sous la direction de Jean-Luc Domenach, Paris, Institut d'Études Politiques de Paris, 2007, 582 p., accessible à l'adresse : http://ecoledoctorale.sciences-po.fr/theses/theses_enligne/frecon_scpo_2007/frecon_scpo_2007.pdf.

³⁶ *Ibid.*, p. 64.

³⁷ Hugues Eudeline, *Le terrorisme maritime et les flux énergétiques*, thèse sous la direction d'Hervé Coutau-Bégarie, Paris, École Pratique des Hautes Études, 2011, 522 p.

évolution récente qui fait ressortir la faiblesse des États riverains sur mer. Ces actions souvent multiples et coordonnées (plusieurs lieux attaqués simultanément dans une même ville) combinent dans certains cas des objectifs d'ordre politique, par l'attaque de symboles régaliens, ou crapuleux, à travers le vol de banques ou de supermarchés³⁸. Les attaques d'îles artificielles (plates-formes d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures), entrent également dans cette catégorie. N'ayant pas de pavillon, seul le droit commun de l'État riverain dans les eaux duquel elles sont installées est susceptible de s'appliquer³⁹. La plupart des attaques de ce type sont menées dans le golfe de Guinée, et notamment au large du Nigéria⁴⁰. Elles sont le fait d'organisations politiques de pirates et de membres de gangs puissamment armés.

Un phénomène complexe aux origines variées

Les motivations diffèrent sensiblement selon les zones concernées. En Asie du Sud-Est, la dimension économique traditionnelle prime alors que les enjeux politico-identitaires spécifiques aux Philippines lient ponctuellement la piraterie au terrorisme. Dans le golfe de Guinée, la problématique de la répartition des revenus des hydrocarbures a donné naissance à des revendications politiques spécifiques à l'origine d'un véritable « pétroterrorisme⁴¹ » maritime pratiqué par le MEND, qu'il est difficile de distinguer du crime ordinaire. Enfin, dans l'océan Indien, c'est la Somalie, quintessence de l'État failli, qui engendre à la fois la piraterie et le terrorisme.

L'Asie du Sud-Est, archipel de la piraterie

La piraterie a toujours existé en Asie du Sud-Est⁴² où elle n'était pas considérée comme une rébellion contre la société et ses lois. Dans le monde malais, par exemple, la piraterie était un métier reconnu, tout aussi honorable que celui de la pêche. Les chefs locaux l'utilisaient à leur profit pour contrôler les flux maritimes dans leurs zones d'influence et contribuer à leur enrichissement personnel ainsi que de celui de la communauté.

³⁸ Un événement particulièrement représentatif de ce nouveau mode d'action s'est déroulé le 28 septembre 2008, quand une cinquantaine d'hommes armés d'armes de guerre débarquent à Limbé³⁸ au Cameroun, prennent et saccagent la préfecture, bloquent les extrémités d'une rue où se trouvent trois banques, les pillent et repartent en toute impunité dans leurs embarcations. Cité in Frank Ndoumbe Diwouta, « La préfecture du Fako et trois banques pillées », *La Nouvelle Expression*, 29 septembre 2008, accessible à l'adresse : http://www.bonaberi.com/ar,tout_sur_l%2%80%99attaque_de_limbe,5299.html.

³⁹ En ce qui concerne la sûreté, elle relève également d'un texte des Nations Unies, le Protocole de 2005 relatif à la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

⁴⁰ Le 27 juin 1999, un groupe de jeunes activistes locaux envahit une plate-forme Shell à Port Harcourt, détruit des installations et prend en otage trois travailleurs expatriés qu'ils relâchent vingt jours plus tard contre rançon. Depuis, une dizaine d'actions de ce type, parfois beaucoup plus violentes, ont été conduites dans cette zone, favorisées par le grand nombre de champs pétrolifères qui s'y trouvent.

⁴¹ Ce néologisme décrit une activité financée par le pillage des hydrocarbures et dirigée contre l'industrie pétrolière, perturbant le marché et mettant en danger les ressources financières du Nigéria.

⁴² Une carte de l'Asie du Sud-est est reproduite dans l'Annexe 1, figure 3.

Jusqu'au milieu du XIXe siècle, différentes communautés des Sulawesi, de Malacca et Johor, des Riau vietnamiens, de Bornéo ou encore du sultanat de Sulu faisaient régulièrement des razzias⁴³. Les gens de mer qui les pratiquaient étaient souvent les guerriers les plus respectés et leur prestige était comparable à celui de responsables d'activités plus traditionnelles. Ce sont les puissances coloniales (Espagne, Pays-Bas, Royaume-Uni, France et puis États-Unis) qui coopérèrent pour éradiquer la piraterie de la région et imposer un système légal criminalisant l'activité. Aux Philippines, les facteurs d'évolution de la piraterie ont un caractère spécifique, lié à la conquête espagnole. Tout d'abord, son but était d'empêcher la puissance coloniale de prendre le contrôle des sultanats maures de Mindanao et de l'archipel des Sulu ; la piraterie prenait dès lors un aspect politique. Elle avait également un aspect économique en tant que principal moyen de subsistance de nombreuses communautés locales. Enfin, la configuration physique de l'archipel, qui offre de nombreuses caches et abris pour de petites embarcations, s'y prête parfaitement.

La fin de la guerre du Viêtnam en 1975 et l'attaque des *boat people* cherchant à fuir le régime communiste par tous les prédateurs maritimes d'Asie du Sud-Est marque le retour de la piraterie dans la région. Sans défense, emportant avec eux toutes leurs richesses, ils constituent des proies faciles et tentantes pour les pêcheurs, certains gardes-côtes et tous les trafiquants des différents pays de la zone qui renouent avec l'activité traditionnelle. Les États d'Asie du Sud-Est ne voient pas d'un bon œil l'arrivée en grand nombre de ces migrants venant de régions pour lesquels ils nourrissent souvent une inimitié séculaire, et ne sont pas non plus incités à les aider. La piraterie et les exactions qui l'accompagnent assurent même être une certaine forme de dissuasion encouragée en sous-main par les États, peu désireux de subir une immigration massive. Leurs bateaux sont lents, voire à la dérive, surchargés de passagers souvent épuisés et affamés qui sont incapables de se défendre. Des armes rudimentaires et des petites embarcations suffisent aux agresseurs pour détrousser, violer, tuer ou enlever.

En 1992, le départ des forces américaines de la base navale de Subic Bay aux Philippines laisse un vide que les marines locales sont incapables de combler, faute de moyens.

L'Asie du Sud-Est est une région en croissance économique rapide. Les gratte-ciel modernes de Singapour s'aperçoivent très bien depuis les îles indonésiennes pauvres de l'archipel des Riau qui constituent l'autre rive du détroit. Si la Malaisie connaît également un développement significatif, il n'en va pas de même pour l'Indonésie. Ce décalage favorise le mécontentement, l'agitation sociale et, chez certains, la recherche de sources de revenus alternatives. Premier pays musulman au monde, le terrorisme islamiste y est virulent et les liens avec Al-Qaïda y sont particulièrement développés comme le montre son dernier avatar à ce jour,

⁴³ Sam Bateman, Joshua Ho, Jane Chan, « Good order at sea », *RSIS in Southeast Asia*, Singapour, avril 2009, p. 9, accessible à l'adresse : http://www.rsis.edu.sg/publications/policy_papers/RSIS_Policy%20Paper%20-%20Good%20Order%20at%20Sea_270409.pdf.

Tandzim Al Qaeda Serambi Mekkah (TAQSIM également connu comme Al-Qaïda à Aceh)⁴⁴. Le flot ininterrompu de navires qui embouquent le détroit de Malacca ainsi que les autres passages en eaux resserrées de la région constitue tout à la fois une incitation et une aubaine pour des populations qui peuvent mesurer de visu leur sous-développement. La tentation de prélever des liquidités ou du matériel ayant une valeur marchande est forte, mais relève pour l'essentiel de la petite criminalité. Les États de la région ont su réagir efficacement en joignant leurs forces, ce qui a contenu l'impact sur les flux maritimes internationaux. Ce succès régional se trouve conforté par l'évolution du contexte géostratégique mondial qui conduit les États-Unis à s'impliquer davantage dans la zone Asie-Pacifique.

Confrontés à la Chine qui développe rapidement sa puissance navale et revendique la plus grande partie des eaux de la mer de Chine méridionale, Washington a décidé de réimplanter une présence navale et terrestre dans la région⁴⁵. Cette présence accrue de bâtiments de guerre ne peut qu'avoir un effet stabilisateur à moyen terme dans le domaine de la sûreté maritime. Les risques d'incidents entre des unités des deux grandes marines sont en revanche plus importants.

Le Golfe de Guinée et la menace de la pétro-piraterie

La région du golfe de Guinée, à l'ouest de l'Afrique, est une zone où il est particulièrement malaisé de distinguer la raison première des attaques en mer. Du fait de la forte corruption qui caractérise la région du delta du Niger, la motivation lucrative peut y répondre tant à des besoins d'enrichissement personnel, de financement de mouvements politiques que de prévarication. Le pillage des hydrocarbures qui y sont exploités depuis 1956 s'effectue dans des conditions telles que seule la moitié de la production réelle serait utilisable⁴⁶, le reste étant perdu ou détourné par la pratique très répandue du « *bunkering*⁴⁷ ». L'énorme afflux d'argent sale qui résulte de ces détournements engendre une corruption endémique atteignant tous les niveaux de la société et en particulier de l'État. Les réseaux criminels se sont structurés en 2003 lorsque des groupes armés, formés par les partis politiques à l'occasion d'élections et n'ayant pu être payés, ont été autorisés à conserver leurs armes à titre de dédommagement. Les moyens financiers importants dont ils disposent

⁴⁴ Le 4 mars 2010, un camp d'entraînement paramilitaire a été démantelé par la police indonésienne dans la région d'Aceh, au nord de Sumatra, à l'ouverture du détroit de Malacca. Il dépendait de l'imam Abu Bakar Bashir qui veut établir un califat islamique dans cette région.

⁴⁵ Mynardo Macaraig, « Philippines Agrees to Larger U.S. Troop Presence », *Defence News*, 27 janvier 2012, accessible à l'adresse: <http://www.defensenews.com/article/20120127/DEFREG03/301270002/Philippines-Agrees-Larger-U-S-Troop-Presence>.

⁴⁶ Patrice Sartre, « La piraterie du delta du Niger : l'abondance des ressources dans un État faible », Colloque international organisé par l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire et l'Université de La Rochelle : La piraterie au fil de l'Histoire, un défi pour l'État, La Rochelle, 10 mai 2012.

⁴⁷ Le « *bunkering* » désigne le pillage du pétrole dans les barges, les pétroliers ou à partir de dérivations sur les oléoducs. Il est alors revendu sur place ou transféré en haute mer dans de petits pétroliers de contrebande.

permettent aux pirates nigériens de disposer de bateaux puissants, rapides et très modernes à la différence de leurs équivalents somaliens ou asiatiques.

Jusqu'à récemment les actions violentes étaient principalement le fait du Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (MEND) qui réclame depuis 2006 une plus juste répartition de la manne pétrolière. Ayant choisi la lutte armée et reconnaissant la déclaration de Kaiama⁴⁸, ce mouvement qui se présente comme la réunion de groupes militants du delta, a pendant des années mené des attaques contre l'industrie des hydrocarbures. Il s'agit d'un ensemble mouvant de factions qui s'associent au gré des circonstances.

Certains des modes d'action destinés à financer le MEND sont en tous points semblables à ceux pratiqués par d'autres formes de violence maritime. Les objectifs politiques se mêlent ainsi aux intérêts criminels et militants côtoient opportunistes, gangs liés à des hommes politiques dans cette nébuleuse qui s'attaque à l'industrie pétrolière symbole, aux yeux de la population locale d'un Occident responsable de tous les maux. L'efficacité de ce « pétroterrorisme » a été telle que les violences dans le delta du Niger, région clé pour le Nigéria qui en tire plus de 80 % de ses recettes fiscales⁴⁹, ont fait chuter de moitié en juillet 2009 la production quotidienne du brut nigérien par rapport à ce qu'elle était en 2006 (1,3 million de barils contre 2,6 millions de barils⁵⁰).

En 2009, une amnistie accordée par le gouvernement du Nigéria atténué fortement la violence d'origine politique qui a secoué la région pétrolière du Delta du Niger, située au sud du pays. La diminution des activités maritimes du MEND à partir de 2009 explique en grande partie la baisse passagère du nombre cumulé des attaques sur mer, qui passe de 40 en 2008 à 28 en 2009⁵¹. Elles sont en accroissement par la suite, pour des raisons relevant essentiellement du crime organisé. Bien qu'ayant repris les attaques à terre depuis fin 2010, ce n'est qu'à partir du 15 mars 2011 que le MEND recommence à agir sur mer⁵².

La Somalie, entre misère et banditisme

Les causes de la piraterie en Somalie sont multiples. Elle est d'abord due à plus de vingt ans de défaillance de l'État et à son incapacité à remplir ses

⁴⁸ En décembre 1998, plusieurs groupes appartenant à l'ethnie Ijaw (la quatrième en nombre du Nigéria et surtout présente dans le sud du pays) adoptent la « Déclaration de Kaiama » qui préconise la lutte pour le contrôle des ressources, l'autodétermination et l'unité des Ijaw.

⁴⁹ « Fiches Pays : Nigéria », *Le Monde.fr*, 26 février 2010, accessible à l'adresse : http://abonnes.lemonde.fr/web/article_fichespays/0,43-0,36-644334,0.html.

⁵⁰ Hugues Eudeline, *Le terrorisme maritime et les flux énergétiques*, thèse sous la direction d'Hervé Coutau-Bégarie, *op. cit.*, p. 471.

⁵¹ Les actions de terrorisme menées par les militants du delta du Niger n'en font pas partie.

⁵² « Nigeria : le MEND revendique l'attentat contre Agip », *RNW*, 16 mars 2011, accessible à l'adresse : <http://www.rnw.nl/afrique/bulletin/nigeria-le-mend-revendique-lattentat-contre-agip>.

fonctions régaliennes qui crée un contexte socio-économique particulièrement difficile. Cela se conjugue avec une situation géographique exceptionnelle : les principales routes maritimes de l'océan Indien passent au large de la Somalie. Aux 22 000 navires qui franchissent annuellement le détroit de Bab el-Mandeb s'ajoute le trafic sortant du détroit d'Ormuz qui, bien qu'éloigné, est accessible aux pirates armant des navires hauturiers. En tout, ce sont 42 450 navires qui transitent annuellement (2011) par la zone à risque dans laquelle des attaques sont possibles.

Deux types d'analyses sont souvent associés à la piraterie somalienne. La première est une approche empathique selon laquelle d'anciens pêcheurs locaux cherchent à protéger leurs eaux de la pêche illégale pratiquée par des chalutiers étrangers et des rejets frauduleux de matières toxiques. Pour accréditer cette idée, certains groupes de pirates ont même pris des noms qui induisent à la confusion tels que « *The National Volunteer Coast Guard* » ou encore « *The Somali Marines* ». Cela pouvait avoir un fond de vérité dans les premiers temps, mais le fait que seulement 6,5 %⁵³ des attaques soient menées contre des bateaux de pêche contredit cette vision. Une autre explication, moins romantique, s'impose : la piraterie somalienne est devenue une simple activité maritime criminelle, perpétrée par des hommes uniquement préoccupés par l'aspect lucratif et dont bien peu sont d'anciens pêcheurs.

Le nombre d'attaques cumulé dans la zone ouest de l'océan Indien et de la mer Rouge a rapidement augmenté à partir de 2002 jusqu'à représenter la moitié des attaques menées cette année-là dans le monde. En mai 2007, le Programme Alimentaire Mondial signale que son approvisionnement est menacé par la piraterie⁵⁴. Tandis que le conflit opposant les forces éthiopiennes et gouvernementales de l'Union Africaine aux milices islamistes prend de l'ampleur, ils ont laissé le champ libre au développement de la piraterie. Dans la phase la plus récente du conflit, les Shebab, frange radicale qui ont succédé aux Tribunaux islamiques, n'ont jamais cherché à combattre la piraterie, mais ont, au contraire, cherché à en tirer parti⁵⁵.

⁵³ House of Commons, Foreign Affairs Committee, *Piracy off the coast of Somalia*, janvier 2012, p.13, accessible à l'adresse : <http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/foreign-affairs-committee/inquiries/parliament-2010/piracy-off-the-coast-of-somalia/>.

⁵⁴ Centre d'actualités de l'ONU, « Alerte à la piraterie pour le PAM en Somalie », 18 mai 2007, accessible à l'adresse : <http://www.un.org/apps/news/fr/storyF.asp?NewsID=14148&Cr=PAM&Cr1=Somalie>.

⁵⁵ Ce point a en particulier été confirmé à Paris, le 16 juillet 2012 au cours du séminaire « Renforcement des capacités maritimes dans la Corne de l'Afrique : une architecture innovante au service de l'approche globale » par Michel Quillé, directeur adjoint opérations d'Europol. Traitant de la question des liens du crime organisé de la piraterie avec les réseaux terroristes des Al-Shebab, il a confirmé que, sous la forme d'un faisceau d'indices, les travaux d'Europol ont mis en évidence l'existence d'un lien fonctionnel avec les Al-Shebab sans existence d'un lien hiérarchique.

L'ampleur du développement de la piraterie somalienne ainsi que la complexité de sa situation nous portent donc à concentrer notre analyse sur les problématiques entourant précisément cette forme de piraterie.

La sécurité maritime au défi de la piraterie somalienne

La piraterie somalienne revêt un aspect exceptionnel par la rapidité avec laquelle elle s'est développée numériquement, a étendue sa zone d'action et adapté ses modes d'action à la plupart des contre-mesures. Elle a, par ailleurs, su jouer de l'inadaptation des appareils juridiques tant internationaux que nationaux pour limiter les risques pour ses propres équipages.

Le coût humain et économique de la piraterie somalienne

La particularité principale de la piraterie autour de la Corne de l'Afrique est qu'elle est quasi-exclusivement fondée sur le commerce des otages. Aux yeux des pirates somaliens, l'importance du vecteur maritime est de second ordre, l'effet d'aubaine prime. Le choix des cibles dépend principalement de deux caractéristiques : la hauteur sur l'eau (franc-bord) et la vitesse. Plus un bateau est bas et lent, plus il est facile à aborder. Les thoniers, par exemple, sont des bâtiments très vulnérables, car ils disposent d'une rampe arrière et sont incapables de manœuvrer énergiquement lorsqu'ils sont en pêche. Les rapports de l'ICC-IMB montrent cependant que ce sont les vraquiers⁵⁶, navires lents, nombreux et de relativement faible valeur qui constituent le plus grand nombre de prises. La taille n'est pas un handicap, car plus un navire est grand, plus il est automatisé et plus la veille et la défense sont difficiles. Les pétroliers et les vraquiers à pleine charge sont relativement faciles à attaquer, car bas sur l'eau et peu rapides. Le 9 février 2011, le pétrolier grec *Irene SL* est le quatrième VLCC à être intercepté en haute mer⁵⁷. Tous ont donné lieu au paiement de rançons importantes dont les chiffres divulgués sont probablement largement sous-évalués en raison de la volonté de confidentialité des négociateurs. Les petits bateaux de pêche et ceux qui se consacrent au transport traditionnel comme les dhows sont essentiellement utilisés comme navires-mères en raison de la moindre solvabilité de leurs armateurs. Il en découle une inégalité de traitement des prisonniers et des modes d'action de plus en plus violents avec des cas de maltraitements de plus en plus fréquents. En 2011, 470 personnes ont été prises en otages, trois ont été blessées et huit tuées. À la fin de l'année

⁵⁶International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, *Piracy and armed robbery against ships, Annual report. 1 January – 31 December 2011*, janvier 2012.

⁵⁷ Avant cela, le *Sirius Star* avait été attaqué le 15 novembre 2008, à 550 milles nautiques au sud sud-est d'Harardere, alors qu'il faisait route d'Irak vers l'État américain de Louisiane. Le 29 novembre 2009, c'est le *Maran Centaurus* qui est pris à 732 milles nautiques des côtes somaliennes, hors des routes habituelles. Il est libéré le 18 janvier 2010, après versement d'une rançon comprise entre 5,5 et 7 millions de dollars. Enfin, le superpétrolier sud-coréen *Samho Dream*, est capturé le 4 avril 2010 à 993 milles nautiques d'Hoby. La rançon s'élèverait à 9,5 millions de dollars américains. Le 9 février 2011, c'est au tour de l'*Irene SL*, libéré le 7 avril 2011 après paiement d'une rançon de 13,5 millions de dollars américains.

2011, les pirates détenaient encore onze navires et 193 otages⁵⁸. Ces chiffres sont cependant sous-évalués, car ils ne prennent pas toujours en compte les *dhows* dont le suivi est plus difficile à effectuer, leur gestion moins rigoureuse que celle des grandes compagnies de navigation.

Les coûts directs liés à l'activité, encore artisanale au début des années 2000, ont évolué avec l'enrichissement de certains pirates. La somme moyenne versée par navire augmente rapidement chaque année. De 150 000 \$ en 2005, elle est passée à 1 000 000 en 2008, puis 3 400 000 en 2009, 5 400 000 en 2010 pour stagner à 4 970 000 en 2011. Il faut cependant noter que cette même année, la somme énorme de 13 500 000 \$ aurait été versée pour la libération du VLCC grec *Irène SL* et de son équipage. Rien n'indique que cette progression des montants puisse s'arrêter. Roger Middleton, un expert de Chatham House, a chiffré le montant total des rançons versées en 2008 et 2009 à 100 millions de dollars⁵⁹. Anna Bowden, l'auteur du rapport OBP, évalue ce chiffre à 160 millions pour 2011, un chiffre qui ne représente cependant que 2 % du montant du coût total engendré par la piraterie estimé entre 6,6 et 6,9 milliards de dollars américains en 2011⁶⁰.

Cette évaluation maximale inclut les coûts indirects liés à la piraterie comme la surconsommation de carburant pour accroître la vitesse des navires dans les zones à risques (2,7 milliards), les opérations militaires, les équipements et les gardes armés (2,4 milliards), l'allongement des routes maritimes (de 486 à 680 millions) et les primes pour les salaires (195 millions). À cela s'ajoutent les surprimes d'assurance maritime évaluées à 635 millions de dollars américains dans le rapport OBP⁶¹. Ces primes pèsent lourdement sur l'économie du transport maritime, au point que 40 % des marchandises transportées par mer en 2008 auraient été mal ou peu assurées. Jusqu'à fin 2009, les événements du « golfe de Guinée » coûtaient plus cher aux assurances que ceux de la Somalie⁶². Malgré l'augmentation des actes, ce n'est plus le cas l'année suivante en raison de la très forte progression des rançons demandées en océan Indien.

Les mesures de protection du trafic maritime au large de la Somalie

C'est en premier lieu aux marines des États que revient la charge d'assumer la lutte contre la piraterie. Elles le font en effectuant des missions de surveillance de zone et, dans les cas de menace avérée, en escortant les navires concernés. En raison de la densité du trafic maritime, ces moyens ne suffisent pas à assurer la sûreté des mouvements. Des

⁵⁸ *Ibid.*, p. 20.

⁵⁹ George Warren, « Piracy policy dilemma examined », *Morgan County Citizen*, 17 avril 2010, accessible à l'adresse : <http://www.morgancountycitizen.com/?q=node/13480>.

⁶⁰ One Earth Future, *The Economic Cost of Maritime Piracy 2011, Working Paper*, février 2012, accessible à l'adresse: <http://oceansbeyondpiracy.org/content/economic-cost-somali-piracy-2011-report-launched>.

⁶¹ *Ibid.*

⁶² Entretien avec un assureur parlant sous couvert de l'anonymat le 23 novembre 2011.

mesures d'autoprotection des navires sont alors nécessaires. Elles vont de l'application de simples règles de bonnes pratiques issues du retour d'expérience à l'embarquement d'équipes armées destinées à repousser de vive force les assaillants.

Des forces navales sont déployées par de nombreux pays pour protéger le trafic maritime international en dehors des eaux territoriales. Un dispositif de contrôle naval volontaire⁶³ est institué par la France dès le 27 juin 2001 en océan Indien⁶⁴. Des systèmes d'alerte et de protection non létaux sont installés sur quelques navires. En novembre 2007, la France effectue des missions d'escorte des navires affrétés par le Programme Alimentaire Mondial (PAM) entre le Kenya (Mombasa) et la Somalie (Merka) dans le cadre de l'opération Alcyon. Par la suite, des bâtiments d'autres pays de l'OTAN sont regroupés dans la *Combined Task Force* CTF 150, chargée des missions antiterroristes liées à la guerre en Afghanistan. Enfin, le 10 novembre 2008, le Conseil de l'Union européenne adopte la décision de lancer la mission Atalanta mise en œuvre par une force navale européenne (EUNAVFOR). Il s'agit de la première opération maritime réalisée dans le cadre de la Politique européenne de sécurité et de défense (PESD). Située à la frontière entre l'opération militaire et l'action de police, qui exige un suivi judiciaire adapté, cette mission impose une collaboration renforcée entre les ministères de la Défense, des Affaires étrangères et de la Justice des différents pays concernés. La force navale européenne opère dans une zone comprenant le sud de la mer Rouge, le golfe d'Aden et une partie de l'océan Indien incluant les Seychelles, ce qui représente une surface comparable à celle de la mer Méditerranée. Le 23 mars 2012, le cadre de son mandat est prolongé jusqu'en décembre 2014. Sa zone géographique est élargie aux eaux territoriales et intérieures somaliennes et l'autorisation est accordée d'intervenir sur les côtes à partir de la mer⁶⁵.

Le 8 janvier 2009, l'OTAN crée la CTF 151 qui prend en charge la lutte anti-piraterie, assumée jusqu'alors par la CTF 150 qui peut ainsi se consacrer aux seules missions de contre-terrorisme. En août 2009, débute l'opération de l'OTAN *Ocean Shield*, consacrée aux opérations de lutte contre la piraterie ; elle inclut les missions d'assistance aux États environnants en matière de sûreté maritime. Sur le plan diplomatique enfin, elle procure un cadre qui permet aux pays de l'OTAN non membres de l'Union européenne de participer aux opérations.

⁶³ Instruction interministérielle No 1094/SGDN/PSE/PPS/CIPRS du 27 juin 2001 relative au contrôle naval volontaire, accessible à l'adresse : <http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO200116/A0160050.htm>.

⁶⁴ « Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, étude d'impact », *Sénat*, juillet 2009, accessible à l'adresse : www.legifrance.gouv.fr/content/download/2F1126%2F8592%2Fversion%2F1%2Ffile%2F%2Fpiraterie_mer.pdf&ei=BPqDT7SFMMOR0QXumJy-Bw&usq=AFQjCNH4rlxidWYCZFvEG08MllhTcZBnSA&sig2=klp8SUpdvqfF7FAsYrgCCA.

⁶⁵ Council of the European Union, *Council extends EU counter-piracy operation Atalanta*, 23 mars 2012, accessible à l'adresse : http://www.consilium.europa.eu/ue_docs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/129216.pdf.

Pour contrer la menace pesant sur les flux énergétiques particulièrement intenses dans la zone, et plus généralement pour protéger leurs navires de commerce ou de pêche, de nombreuses nations envoient aussi des forces navales de manière unilatérale. La Russie assure ainsi une permanence de deux bâtiments depuis la fin d'octobre 2008. De façon à faciliter la communication avec les bâtiments occidentaux, la décision de doter les bâtiments russes d'équipements de télécommunication de l'OTAN a été prise lors d'une réunion du Conseil Russie-OTAN⁶⁶. De nombreuses autres nations viennent également effectuer des missions plus ou moins prolongées dans la zone.

Au-delà des besoins de sécurisation de la zone, cette participation massive répond également à des objectifs géostratégiques propres à chaque nation. Le comportement de l'Inde, qui se considère comme la principale puissance de l'océan qui porte son nom, est imité par le Pakistan et l'Iran⁶⁷, ses rivaux. La Chine, qui se déploie dans l'océan indien pour la première fois depuis le XV^e siècle, veut affirmer son rang de grande puissance mondiale émergente. Elle défend aussi un cordon d'approvisionnement énergétique vital pour son développement économique : près de moitié de l'approvisionnement de la Chine en pétrole transite dans la région. Les importations chinoises de brut augmentent au rythme de 12 % par an. Elle construit une base navale à Gwadar, au Baloutchistan, qu'elle partage avec le Pakistan, et établit des accords logistiques avec plusieurs pays riverains⁶⁸. Le Japon, dont les forces sont hébergées depuis 2009 dans les installations américaines de Djibouti, y inaugure le 7 juillet 2011 sa première et unique base navale à l'étranger depuis la Seconde Guerre mondiale⁶⁹.

La diversité des nationalités engagées dans l'océan Indien pose le problème aigu de la coordination pour optimiser l'efficacité des opérations. Afin de partager le retour d'expérience acquis, une synthèse des bonnes pratiques (BMP) est publiée par onze grands représentants de l'industrie maritime internationale en février 2009 et remis successivement à jour en août 2009, juin 2010 et août 2011⁷⁰. Il recense les éléments de vulnérabilité accrue des navires et les mesures à prendre pour y remédier.

⁶⁶ « Piraterie: équipements de l'OTAN pour la Marine russe », *Ria Novosti*, 25 avril 2012, accessible à l'adresse : <http://fr.rian.ru/defense/20120425/194451249.html>.

⁶⁷ « Iranian navy battles off somali pirates, saves merchant ship », *Trend*, 28 mars 2012, accessible à l'adresse : <http://en.trend.az/regions/iran/2007678.html>.

⁶⁸ « China beefing up military presence in Indian Ocean », *Breitbart*, 20 décembre 2011, accessible à l'adresse : http://www.breitbart.com/article.php?id=CNG.9d58c31cd5bdcb7896237b12cacad3c9.821&show_article=1.

⁶⁹ Philippe Leymarie, « A Djibouti, la première base du Japon à l'étranger depuis 1945 », *Le Monde diplomatique*, 20 janvier 2011, accessible à l'adresse : <http://blog.mondediplo.net/2011-01-20-A-Djibouti-la-premiere-base-du-Japon-a-l-etranger>.

⁷⁰ « Best Management Practices to deter Piracy in the Gulf of Aden and off the coast of Somalia », *Maritime security center- Horn of Africa*, 18 août 2011, accessible à l'adresse : <http://www.mschoa.org/bmp3/Pages/BestManagementPractices.aspx>.

Dans un autre domaine, l'initiative *Shared Awareness and Deconfliction* (SHADE) est instituée dans ce but en décembre 2008. Cette assemblée se réunit à intervalle régulier avec une présidence tournante entre les *Coalition Maritime Forces* (CMF), l'OTAN, et EUNAVFOR. Bien que son utilité soit reconnue, certains pays comme l'Inde préféreraient un regroupement de toutes les opérations sous l'égide de l'ONU⁷¹.

Les modes d'action des pirates somaliens

La piraterie est une activité commerciale que ceux qui la pratiquent veulent pérenniser. Agissant en « hommes d'affaires » avisés, ils adaptent en permanence leurs modes d'action à l'environnement. A toute mesure prise succède une contre-mesure destinée à l'annihiler et à conserver l'initiative.

Confrontés à l'afflux de moyens aéronavals, les pirates somaliens se sont adaptés en élargissant progressivement leurs zones d'action. Dans un premier temps, ils utilisent à partir de la côte de petites embarcations traditionnelles, les skiffs, légères, rapides et munies de moteurs hors-bords leur permettant d'atteindre vingt-cinq nœuds. Face au changement de routes effectué par les flux maritimes pour parer cette menace littorale, ils se sont dotés d'une logistique composée de navires de haute mer⁷² qui remorquent ou embarquent plusieurs skiffs⁷³ utilisés pour l'abordage. Une fois arrivés sur zone, les skiffs sont armés et se répartissent en barrage. Les navires-mères restent alors souvent à la dérive tant pour économiser le carburant que pour simuler des opérations de pêche. Ils disposent cependant d'une autonomie importante qui leur permet de chercher leurs proies jusque devant la côte ouest de l'Inde.

La dispersion des positions des VLCC qui ont été attaqués donne un aperçu de l'évolution dans le temps de la zone d'action des pirates. De fait, début 2012, les pirates somaliens ont étendu leur rayon d'action jusqu'au sud-est de la Tanzanie, les eaux proches de Madagascar et quasiment toute la partie nord-ouest de l'océan Indien jusqu'aux côtes ouest de l'Inde⁷⁴. Constatant cette progression vers le sud, le gouvernement sud-africain a décidé de la mise en place de centres maritimes spécialisés dans le renseignement sur la piraterie. Entrés en service en avril 2012, ils sont reliés à des centres de collecte de renseignements dans le cadre d'une stratégie de sécurité maritime

⁷¹ House of Commons, Foreign Affairs Committee. *Piracy off the coast of Somalia*, 5 janvier 2012, accessible à l'adresse : <http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/foreign-affairs-committee/inquiries/parliament-2010/piracy-off-the-coast-of-somalia/>.

⁷² Les bateaux-mère sont souvent des *dhow*s ou des chalutiers de petit tonnage pris auparavant et pour lesquels aucune rançon ne peut être espérée. Ils emportent le carburant nécessaire aux skiffs.

⁷³ Il ne s'agit pas d'embarcations telles que celles utilisées dans le golfe de Guinée qui sont beaucoup plus rapides mais également très gourmandes en carburant et donc incapables d'opérer longtemps en mer.

⁷⁴ Une carte décrivant l'étendue de ces activités est reproduite dans l'Annexe 1, figure 4.

régionale, lancée en août 2011 par la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)⁷⁵.

L'extension de la zone a dilué la concentration des unités des forces navales qui doivent appliquer les règles du droit. Elles doivent en particulier constater les faits de visu pour pouvoir intervenir, ce qui réduit considérablement leur rayon d'efficacité. L'usage des hélicoptères embarqués permet de l'étendre, mais le potentiel aérien est limité pour des raisons techniques et budgétaires. Pour limiter cet effet, l'*Internationally Recommended Transit Corridor* (IRTC), un couloir maritime à la protection renforcée a été créé aux abords du golfe d'Aden pour y concentrer le trafic maritime et les moyens de protection. La stratégie s'est avérée efficace puisqu'aucun navire l'empruntant n'a été capturé depuis septembre 2008.

Sur un plan plus opérationnel, la tactique de l'essaim (*swarming*) est utilisée pour la première fois le 7 août 2011, par des pirates somaliens. Douze skiffs portant au total plus de soixante pirates convergent vers un vraquier à 20 milles nautiques des côtes d'Érythrée, pour tenter de submerger les moyens d'autoprotection embarqués. D'autres tentatives ont lieu au même endroit, dont une le 29 avril 2012⁷⁶, mais à ce jour aucune n'a été couronnée de succès. Ce mode d'action ancestral, développé à nouveau sur mer par les Pasdaran iraniens pour détruire des navires pendant la guerre de tankers (1984-1988), a été mis en œuvre de façon particulièrement efficace par les *Sea Tigers* du mouvement indépendantiste des Tigres Tamouls (LTTE) à développer contre les forces navales sri lankaises de 1990 à 2008⁷⁷. Ils ont amélioré la tactique en intégrant des embarcations suicides aux flottilles de canonnières rapides ; celles-ci avaient pour mission de ralentir leurs adversaires en leur infligeant des avaries par le feu de leurs canons, permettant aux premières de les achever par des attaques coordonnées venant de tout l'horizon. Leur efficacité était le résultat d'un entraînement soutenu et d'une coordination minutieuse des mouvements, degré de préparation que ne paraissent pas avoir atteint les pirates somaliens

La problématique des otages et des abordages

Ceux-ci semblent, par ailleurs, observer des règles de retenue pour éviter d'être taxés de terrorisme maritime. Ils comprennent bien les contraintes juridiques auxquelles doivent se soumettre les bâtiments de guerre et savent que la plupart des prisonniers (90 %) sont relâchés par les forces navales. C'est probablement une des raisons pour lesquelles ils ont

⁷⁵ « L'Afrique du Sud va mettre en place des centres de renseignement pour lutter contre la piraterie », *Afriquinfos*, 19 mars 2012, accessible à l'adresse : <http://www.afriquinfos.com/articles/2012/3/19/lafrique-mettre-place-centres-renseignement-pour-lutter-contre-piraterie-piracy-198884.asp>.

⁷⁶ « Pirate Swarm Thwarted in Bab el Mandeb Strait », *Breakbulk*, 29 avril 2012, accessible à l'adresse : <http://www.breakbulk.com/piracy/pirate-swarm-thwarted-bab-el-mandeb-strait-05-01>.

⁷⁷ Hugues Eudeline, « Guérilla et terrorisme maritimes : Sri Lanka contre Tigres Tamouls », in Hervé Coutau-Bégarie (dir), *Stratégies Irrégulières*, Paris, Economica, 2010. pp. 652-672.

limité dans un premier temps les violences faites aux équipages⁷⁸. De leur côté, pour éviter le risque de faire couler le sang des otages, les forces navales évitent en général d'intervenir de vive force tant que ravisseurs et membres d'équipage sont ensemble. Cette retenue a cependant été transgressée par plusieurs pays avec des fortunes diverses. Le 18 novembre 2008, un bâtiment de guerre indien mène une intervention pour la reprise du bateau de pêche thaïlandais *Ekawat Nava 5* capturé le matin même. Les pirates présents sur le pont supérieur de ce navire ayant menacé de tirer sur l'INS *Tabar* avec des fusils et des lance-roquettes, la frégate riposte, mettant le bateau en feu. Des 16 membres de l'équipage initial toujours présent à bord, un seul est repêché vivant, 14 sont portés disparus⁷⁹.

Des interventions des commandos-marine français ont permis de reprendre une partie de la rançon du voilier de plaisance français, le *Ponant* en 2008⁸⁰, et de libérer les otages du *Carré d'As* et du *Tanit* en 2009. Dans ce dernier cas, le skipper a été malencontreusement tué par une balle française⁸¹.

Les actions deviennent de plus en plus violentes et les pirates n'hésitent plus à abattre les plaisanciers. L'intervention menée par les *Navy SEALs*, commandos de la marine américaine, pour libérer quatre de leurs compatriotes capturés sur le yacht *Quest* par les pirates dans l'après-midi du 18 février 2011 au large d'Oman, a connu également une fin tragique, les otages ayant été abattus par leurs ravisseurs. Quelques mois plus tard, le *Tribal Kat*⁸², un autre voilier français qui naviguait en dehors du couloir IRTC, a été pris le 8 septembre 2011. Le propriétaire qui résistait a été tué pendant l'attaque, mais sa femme, enlevée, a pu être libérée par l'intervention coordonnée et offensive⁸³ des moyens de différents pays européens présents sur zone.

⁷⁸ 2 tués en 2007, 4 en 2008, 8 en 2010 et 8 en 2011 : Informations tirées de l'analyse des rapports annuels de l'ICC-IMB.

⁷⁹ Nicolas Gros-Verdheyde, « Une « bavure » indienne au large de la Somalie? », blog *Bruxelles2*, 25 novembre 2008, accessible à l'adresse : <http://www.bruxelles2.eu/piraterie-maritime/une-bavure-indienne-au-large-de-la-somalie.html>.

⁸⁰ Jean-Michel Roche, « Opération Thalatine : L'affaire du Ponant (avril 2008) », *Net-Marine*, 21 avril 2008, accessible sur l'adresse : <http://www.netmarine.net/forces/operatio/ponantsomalie/index.htm>.

⁸¹ « Tanit : pas de déclassification en vue », *Le JDD*, 6 juillet 2012, accessible à l'adresse : <http://www.lejdd.fr/Societe/Depeches/Tanit-pas-de-declassification-en-vue-526083>.

⁸² Nicolas Gros-Verdheyde, « Tribal Kat : la tactique indienne du Galicia. Touché, coulé », blog *Bruxelles2*, 23 septembre 2011, accessible à l'adresse : <http://www.bruxelles2.eu/piraterie-golfe-daden-ocean-indien/tribal-kat-la-tactique-indienne-du-galicia-touche-coule.html>.

⁸³ Un avion de patrouille maritime a effectué la recherche initiale. Le skiff a d'abord été localisé par la frégate française *Surcouf* et son hélicoptère, puis relocalisé par le transport de chalands de débarquement (LPD) espagnol *Galicia* qui intervient, d'abord avec son hélicoptère puis avec son équipe d'abordage. Les marins espagnols auraient coulé le skiff, obligeant ainsi les pirates à sauter à l'eau.

Face à cette problématique grandissante des abordages, la Marine nationale met en place, dès 2007, des équipes de protection embarquée (EPE), constituées de fusiliers-marins et de marins formés à cette mission. Ces EPE sont toujours en vigueur et tout navire français transitant dans une zone à risque peut demander à bénéficier de cette protection⁸⁴. Ce dispositif ne saurait cependant être généralisé, tous les pays n'étant pas prêts à fournir des militaires pour protéger l'ensemble des navires arborant leur pavillon. Par ailleurs, ceux qui octroient un pavillon de complaisance ne disposent pas de ces forces.

Par conséquent et suivant l'expérience acquise à terre en Afghanistan et en Irak, un certain nombre de sociétés militaires privées ont très tôt proposé leurs services à bord des navires. Le débat reste ouvert dans de nombreux pays en raison des inconvénients liés à cette solution a priori séduisante mais qui pose le problème de l'absence de réglementation adaptée. Début 2012, une centaine de sociétés propose ce service et 20 % des navires qui passent dans les zones à risque embarqueraient des « *contractors* » armés. Aucun des navires bénéficiant de ce type de protection n'ayant été pris, ce mode de défense gagne en attrait. L'année 2011 a vu les positions de nombre de pays évoluer en ce sens. Le Royaume-Uni y est à présent favorable, ainsi que les États-Unis. En novembre 2011, les ambassadeurs américains ont reçu une note d'information d'Hillary Clinton⁸⁵ visant à encourager l'utilisation de gardes privés armés sur les navires marchands qui croisent au large des côtes de la Somalie. Longtemps arrêtée au respect inconditionnel de la dimension régalienne de la mission de sûreté et confrontée à la forte baisse des effectifs de la Marine nationale, la position de la France pourrait également changer. Une harmonisation internationale des réglementations est cependant un préalable nécessaire à la généralisation de ces mesures. Fin avril 2012, la position du gouvernement d'Afrique du Sud de ne pas autoriser le passage dans ses eaux territoriales⁸⁶ aux navires dont les gardes armés ne seraient pas des militaires en service actif rend inapplicable toute législation nationale de ce type pour les navires contournant l'Afrique.

Pour empêcher l'attaque des bateaux mères par les forces navales, les pirates utilisent les équipages comme boucliers humains, ce qui rend plus risquées les opérations de reprise du navire par des commandos marine en augmentant les risques de pertes collatérales. Ainsi à partir de 2010 et conformément aux recommandations du BMP, beaucoup de navires de commerce sont équipés d'un compartiment refuge (*safe muster room*) où l'équipage peut se mettre à l'abri des pirates le temps nécessaire

⁸⁴ « La formation des EPE chez les commandos marine », *Mer et marine*, 12 septembre 2011, accessible à l'adresse : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=116958>.

⁸⁵ Robert Young Pelton, « US to propose use of armed guards on U.S. vessels », *Somalia Report*, 11 avril 2011, accessible à l'adresse : <http://www.somaliareport.com/index.php/post/1956>.

⁸⁶ Aislinn Laing, « David Cameron anti-piracy operation hits a South African snag », *Oceanus*, 22 avril 2012, accessible à l'adresse : <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000455>.

à l'intervention par un bâtiment de guerre. Cette « citadelle » s'est révélée efficace, puisqu'elle empêche les pirates d'atteindre leur objectif, la prise d'otages, et rend vulnérables les agresseurs à une intervention armée ainsi dépourvus de boucliers humains. Cette tactique a été utilisée avec succès à onze reprises en 2010 et seize fois en 2011. Elle n'a échoué qu'en une seule occasion, en janvier 2012, quand il a fallu deux jours et demi à un navire de guerre pour rallier le *Beluga Nomination*⁸⁷. Les pirates ont déclenché un incendie pour forcer les membres d'équipage à sortir, ce qui montre bien leur peu d'intérêt pour le navire proprement dit.

Il est probable que le taux d'efficacité de la citadelle diminuera au gré de l'adaptation des pirates qui vont progressivement s'équiper de moyens leur permettant de forcer l'entrée, explosifs ou chalumeaux. Les lance-roquettes RPG-7 dont ils sont souvent équipés peuvent tirer plus de 400 types de charges dont certaines destinées à percer des murs de béton et des parois d'aciers, les pirates pourraient s'en doter. Une façon de retarder cette échéance consisterait à utiliser un compartiment masqué, difficile à localiser. Début 2010, l'utilisation de bateaux mères de grande taille a fait craindre que la tactique de la citadelle ne soit contournée par le transfert sur la nouvelle prise d'un bouclier humain composé d'otages transportés à cet effet (un nombre plus ou moins important de marins prisonniers embarqués à cette fin pourraient être embarqués en fonction de la taille du navire). Ce procédé aurait, pour les pirates, le double avantage de reconstituer la protection dont ils sont privés tant que l'équipage de la nouvelle prise est inaccessible, et également, s'ils ont été bien choisis, de disposer de gens compétents, capables de remettre le navire en route.

La question de l'intervention terrestre

Le chaos qui règne en Somalie gêne ses voisins immédiats et en particulier le Kenya dont économie connaît une croissance rapide. Plusieurs expéditions maritimes effectuées sur les côtes kényanes depuis la Somalie ont permis à des pirates de prendre des otages étrangers. Tant pour son industrie touristique que pour réaliser un plan ambitieux visant à construire un nouveau port sur l'océan Indien, non loin de la frontière somalienne, le Kenya doit reprendre le contrôle de ses côtes et constituer une zone tampon.

Le 16 octobre 2011, les troupes kényanes franchissent la frontière sud de la Somalie dans le but affiché de combattre les Shebab. L'effet sur l'activité globale des pirates est d'abord limité en raison de la faible portion de côte libérée et de la mobilité des pirates. Les skiffs qu'ils utilisent sont légers et équipés de moteurs hors-bords interchangeable. N'ayant pas de tâches de maintenance complexes à assurer, ils n'ont pas besoin d'infrastructures côtières lourdes. De plus, les navires qu'ils détiennent sont pour la plupart en état de naviguer et pourvus de combustible, ils peuvent donc appareiller vers un autre mouillage moins menacé. Ce mouvement a

⁸⁷ Nicolas Gros-Verheyde, « La capture du *Beluga Nomination* par les pirates tourne mal », blog *Bruxelles2*, 29 janvier 2011, accessible à l'adresse : <http://www.bruxelles2.eu/piraterie-golfe-daden-ocean-indien/la-capture-du-beluga-nomination-par-les-pirates-tourne-mal.html>.

effectivement été constaté à partir de décembre 2011 quand des groupes de pirates sont arrivés avec bateaux et voitures pour installer de nouvelles bases au Puntland⁸⁸. Il a été observé à cette occasion que les Shebab font de même, pour des raisons identiques. Le 28 septembre 2012, Kismaayo tombe aux mains des forces kenyanes et somaliennes après une opération combinée terrestre et amphibie précédée par une longue période de blocus⁸⁹.

Le cas de la Somalie est unique. C'est le seul pays au monde où la situation politique est à ce point dégradée qu'elle permet aux pirates de jouir d'une impunité quasi totale une fois qu'ils ont rejoint leurs mouillages devant les côtes du pays. En effet, il n'existe pas à terre de force constituée capable d'intervenir durablement contre eux. Après l'attaque du *Ponant* et l'intervention des forces spéciales françaises dans le but de récupérer la rançon ou de libérer les otages, le Conseil de sécurité⁹⁰, dans sa résolution 1816 datée du 2 juin 2008, autorise certains États, approuvés par le gouvernement somalien, à entrer dans les eaux territoriales du pays afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer. La possibilité de frapper à partir de la mer qui a été donnée en mars 2012 aux forces navales participant à l'opération *Atalanta* pourrait désorganiser momentanément leur logistique en détruisant, par exemple, les moteurs hors-bords de forte puissance. Cependant, en raison de l'absence d'infrastructure lourde et du choix qui a été fait de ne pas mettre d'hommes à terre pendant des durées prolongées, l'impact des actions offensives serait probablement limité dans le temps. Hormis quelques cas particuliers comme l'intervention française de 2008 pour récupérer la rançon du *Ponant* ou la libération d'otages (cf. *supra*), la majorité des opérations effectuées à terre jusqu'à présent l'ont été contre des terroristes. Elles consistaient en l'emploi forces spéciales occidentales⁹¹, ainsi que de frappes effectuées à partir de la mer par des tirs d'artillerie embarquée, de missiles de croisière ou encore par des drones.

La situation politique des pirates somaliens est pourtant loin de leur être favorable. Ce qui était à l'origine une suite d'actions non concertées a évolué, la perspective de gains importants ayant attiré la grande criminalité. La piraterie s'est structurée pour exploiter un marché commercial, celui des rançons, et semble avoir atteint la seconde phase de maturation décrite par

⁸⁸ Nicolas Gros-Verheyde, « Le Puntland demande à l'UE et l'OTAN : « svp, aidez-vous à détruire les bases pirates » », blog *Bruxelles2*, 13 janvier 2012, accessible à l'adresse : <http://www.bruxelles2.eu/piraterie-maritime/le-puntland-demande-a-lue-et-lotan-svp-aidez-vous-a-detruire-les-bases-pirates.html>.

⁸⁹ Jeffrey Gettleman, « Kenya Says It Captures Last Islamist Bastion in Somalia », *New York Times*, 28 septembre 2012, accessible à l'adresse : <http://www.nytimes.com/2012/09/29/world/africa/kenya-says-it-captures-last-islamist-bastion-in-somalia.html?ref=world>.

⁹⁰ Centre d'actualité de l'ONU, « Le conseil de sécurité autorise l'intervention d'Etats tiers contre la piraterie en Somalie », 3 juin 2008, accessible à l'adresse : <http://www.un.org/apps/nezFr/storyF.asp?NewsID=16641&Cr=somalie&CrI=/>.

⁹¹ Ces opérations sont peu documentées pour des raisons de discrétion. Seules quelques-unes arrivent à la connaissance du public comme la mise en place par des nageurs de combat du système de caméras *Cardinal* pour filmer l'activité de camps d'entraînement présumés d'Al-Qaïda en 2003.

Philip Gosse⁹². Elle est à présent confrontée à un besoin d'unification, ses difficultés venant du manque d'unité de direction. Les « parrains » ou autres « chefs de guerre » sont nombreux et en concurrence. Il n'est qu'à se rappeler les événements qui ont succédé au paiement de la rançon du Sirius Star au cours desquels cinq pirates sont morts noyés pour avoir voulu quitter la zone trop vite, de crainte de se voir agresser par des groupes concurrents.

Suivant ainsi la métaphore de la lutte entre l'obus et la cuirasse, les pirates somaliens se sont adaptés à la plupart des parades qui leur ont été opposées sur mer. Pourtant, le cumul des difficultés qu'ils doivent surmonter rend leur tâche toujours plus difficile et les pousse à recourir plus fréquemment à la violence. La généralisation de l'embarquement de gardes armés sur les navires semble avoir eu l'effet le plus important dans la baisse du nombre des attaques réussies⁹³. Cette observation doit cependant être considérée avec prudence en raison de l'accroissement concomitant du nombre de pays s'impliquant dans la lutte, par l'envoi de bâtiments de guerre ou par des interventions armées à terre (Kenya, Éthiopie) ou à partir de la mer. La menace demeure et faute d'un traitement des causes de la piraterie somalienne, les attaques peuvent reprendre avec un niveau de violence accru dès que le dispositif naval diminuera significativement, ce qui, en période de forte contrainte sur les budgets de défense pourrait bien n'être qu'une question de temps.

⁹² *Supra*, p. 15.

⁹³ « Les pirates somaliens bientôt au chômage? », *Le Nouvel Observateur*, 27 septembre 2012, accessible à l'adresse : <http://tempsreel.nouvelobs.com/social/20120927.FAP9137/les-pirates-somaliens-bientot-au-chomage.html>.

En quête de solutions : scénarios et perspectives

Les types d'attaque⁹⁴, les facteurs d'efficacité⁹⁵ et le processus d'évolution de la piraterie pendant les siècles passés sont semblables à ceux d'aujourd'hui. Le contexte technique, géographique et juridique influe bien évidemment sur le cours des événements, mais les scénarii d'opposition obéissent aux mêmes règles que par le passé, avec les moyens d'aujourd'hui.

Historiquement, trois grandes stratégies ont été appliquées contre la violence maritime. Elles ne sont pas exclusives l'une des autres et leurs applications peuvent être tuilées dans le temps. La première, la plus simple, est purement défensive. Il s'agit pour un État de protéger ses navires de commerce en les faisant escorter et en leur donnant les moyens de se protéger. La deuxième, plus offensive, consiste en la suppression chirurgicale du problème à la source, c'est-à-dire la destruction des moyens de l'adversaire. La dernière, de grande ampleur et « civilisatrice », est destinée à régler la question en profondeur en restaurant les pouvoirs régaliens d'un État en difficulté, voire en le reconstruisant au besoin sous l'égide des Nations Unies pour lui permettre de traiter en interne les causes de la violence⁹⁶.

Toutes ont été utilisées dans le passé avec plus ou moins de bonheur. Toutes sont encore envisageables aujourd'hui, en respectant les règles plus contraignantes du Droit international. Cependant, le problème à résoudre est encore compliqué par l'extrême adaptabilité dont ont toujours fait preuve les pirates. Pour conserver l'initiative, ils ont su modifier constamment leurs modes d'action pour s'ajuster aux contre-mesures que les navigateurs leur opposaient. Cette capacité a permis à la piraterie de subsister tout au long de l'Histoire, subissant épisodiquement des périodes de reflux plus ou moins prononcées avant de toujours renaître de ses cendres sous des formes adaptées à la nouvelle situation géostratégique.

Les solutions durables pour limiter les effets de la piraterie consistent probablement en une combinaison de ces trois scénarios avec des dosages variables et évolutifs selon les zones concernées. Il s'agit

⁹⁴ Répertoriés dans le tableau de l'Annexe 5.

⁹⁵ Listés dans l'Annexe 8.

⁹⁶ Il est certain que cette dernière stratégie sera en bute à une hostilité de principe de nombreux États en voie de développement qui y verront l'application d'un droit d'ingérence pouvant les menacer un jour.

d'agir de façon pragmatique pour éviter les risques de déstabilisation régionale et de développement de formes de violences alternatives comme le terrorisme ou la grande criminalité structurée.

Premier scénario : évitement et défense passive

C'est la première stratégie à avoir été appliquée dans l'histoire. C'est celle qui a conduit à armer les navires marchands avant même la création des flottes de guerre, et ce, jusqu'au milieu du XIXe siècle. C'est la stratégie actuellement mise en œuvre pour limiter les effets de la piraterie somalienne. Elle présente l'avantage pour les États de n'avoir pas à obtenir d'autorisation diplomatique tant qu'elle s'applique en haute mer et là où des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies l'autorisent. Elle permet l'accompagnement des navires de commerce par des bâtiments appartenant à une Marine, des navires armés d'autres administrations maritimes ou encore des bateaux armés appartenant à des sociétés privées sous contrat. Il est également possible d'embarquer des équipes de protection militaires ou appartenant à des organismes non gouvernementaux.

Ce scénario coûte cher. Les frais, essentiellement à la charge de l'industrie maritime, sont sans commune mesure avec les rançons payées qui ne représentent que 2 % des sommes engagées. Séduisant par l'autonomie de décision qu'il procure aux États, il pose des problèmes de ressources, de Droit et de principe. Les unités utilisables pour la protection est notoirement insuffisant, le nombre des bâtiments de guerre étant bien moindre que celui des navires de commerce. La solution conjoncturelle qui consisterait à consacrer les budgets alloués aux marines pour ne s'équiper que de petits navires de sûreté n'est pas envisageable pour les grandes puissances maritimes qui doivent assumer d'autres missions. De plus, un État ne peut réserver sa protection aux seuls navires battant son pavillon ; cela irait à l'encontre du principe général de la liberté de navigation et de l'esprit de la convention de Montego Bay qu'ils doivent faire appliquer. Qu'advierait-il dans ce cas de la majorité des navires qui battent pavillon de complaisance, sous la juridiction d'États bien incapables d'en assurer la protection ?

L'embarquement d'équipes armées sur des navires civils pose des problèmes juridiques tant pour l'État du pavillon que pour les États côtiers dans les eaux desquels ils vont pénétrer. Les débats à ce propos font rage dans tous les pays et les réponses ne sont pas partout les mêmes. Le fait d'embarquer des forces militaires au lieu d'équipes de protection privées ne règle pas le problème comme l'a prouvé l'incident du 16 février 2012 quand des fusiliers-marins italiens embarqués à bord du pétrolier italien *Enrica Lexie* ont tiré sur des marins-pêcheurs indiens qu'ils prenaient pour des pirates⁹⁷. Deux hommes ont été tués et l'affaire a dégénéré en une crise diplomatique entre l'Inde et l'Italie.

⁹⁷ Nicolas Gros-Verheyde, « Militaires italiens emprisonnés en Inde : l'UE prête à aider pour une solution », blog *Bruxelles2*, 10 mars 2012, accessible à l'adresse :

Par ajustements successifs, l'application progressive par des navires de commerce de plus en plus nombreux des règles d'autoprotection préconisées par un grand nombre d'organisations de l'industrie maritime et grâce à l'implication d'un nombre croissant d'États qui ont accepté de coordonner – plus ou moins – leurs actions en mer, la solution actuelle a permis d'infléchir la courbe des prises au large de la Somalie. Elle n'est cependant pas satisfaisante à long terme en raison de son coût, tant pour les armateurs que pour les États qui, aux prises avec la crise économique, sont tentés de réduire les budgets militaires.⁹⁸

Il reste cependant une marge d'amélioration possible en poursuivant les efforts d'équipement des navires marchands de façon à en rendre inaccessibles le plus grand nombre possible et en améliorant leurs moyens d'autodéfense : détection automatique, alerte et embarquement de gardes armés qualifiés pour tenir à distance de sécurité les pirates, etc. Toutes choses que les compagnies maritimes les moins riches ne peuvent se permettre.

Deuxième scénario : coercition sans intervention pérenne

L'Histoire maritime offre de nombreux exemples de stratégie offensive dirigée contre les sanctuaires de pirate. La lutte contre les Barbaresques du Maghreb est particulièrement instructive en ce domaine en raison de sa durée qui s'est étendue sur plus de trois siècles. Tous les pays qui pratiquaient le commerce maritime en Méditerranée ou dans l'Est de l'Atlantique y ont été confrontés, même si tous n'ont pas pris de telles mesures coercitives. Historiquement, trois modes d'action ont été principalement utilisés contre ces refuges : le blocus, le bombardement et les raids terrestres sous forme de coups de main. Aucune de ces pratiques n'a su donner de résultats probants sur le long terme.

Le blocus, dans ce cas, consiste à mettre en place un dispositif naval devant un port pour empêcher les mouvements des navires adverses, mettant ainsi le trafic commercial à l'abri de leurs attaques. Ce mode d'action n'est efficace que s'il s'inscrit dans la durée, ce qui impose de disposer de forces navales nombreuses, durables et bien soutenues pour assurer une relève sur zone. Or, les flottes occidentales, hier comme aujourd'hui, ont rarement eu la disponibilité de moyens suffisants à consacrer à la lutte contre les pirates. Jusqu'en 1765 les trois grandes puissances maritimes d'Europe détachent des forces navales tour à tour à vingt-huit reprises devant Salé sans résultat durable.

Le bombardement des ports barbaresques sous forme de représailles est un mode d'action proche du précédent puisqu'il comporte également une mission de blocus d'un degré supérieur. Les premières opérations véritablement efficaces sont menées sous le règne de Louis XIV. Grâce à l'emploi des galiotes à bombes inventées par Renau

<http://www.bruxelles2.eu/piraterie-maritime/militaires-italiens-emprisonnes-en-indie-prete-a-aider-pour-une-solution.html>.

⁹⁸ Martial Foucault, « Les budgets de défense en France, entre déni et déclin », *Focus stratégique*, n°36, avril 2012.

d'Eliçagaray, un traité est signé en 1685 pour une durée de cent ans mais se voit rompu au bout de trois. Les bombardements reprennent en 1688 sans parvenir à obliger les Barbaresques à cesser la course.

Les coups de main correspondent à des débarquements de troupes destinés à détruire un sanctuaire et les bateaux qui s'y trouvent. Parmi les nombreux exemples qu'offrent les trois siècles de violence maritime en Méditerranée se trouve celui de la « *War with Tripoli* » qui oppose la jeune République américaine aux Barbaresques. En 1805, une troupe de 400 marines et de 500 mercenaires musulmans part d'Alexandrie en Égypte à travers le désert et parvient à s'emparer de Derna, appuyé par des bâtiments américains. La paix est conclue peu de temps après, le 4 juin 1805, après qu'une rançon de 60 000\$ ait été payée pour la libération des prisonniers de la frégate *Philadelphia* retenus depuis 1803 quand leur bâtiment s'est échoué au cours d'une attaque de Tripoli.

Quels enseignements pour aujourd'hui ?

Toutes les opérations offensives avec des objectifs limités menées contre les Barbaresques ont été sans lendemain. Outre l'aspect idéologique – ils ont toujours justifié leur action par la référence à un jihad maritime⁹⁹ –, la raison principale de leur résilience vient de ce que les Régences ne disposaient pas d'autre moyen de subsistance. Nous retrouvons la même problématique pour la piraterie somalienne contemporaine, l'aspect religieux en moins.

Faute d'espérer éradiquer la piraterie, il s'agit alors de diminuer de façon durable la menace en interdisant l'utilisation des sanctuaires par les pirates et en contrecarrant leur liberté de mouvement et d'action. Les moyens navals sont aujourd'hui aussi insuffisants pour effectuer un blocus sélectif n'autorisant l'accès à la mer qu'aux seuls pêcheurs. Les frappes aériennes systématiques utilisées avec un certain succès contre les terroristes sont inadaptées à la lutte contre la piraterie en raison des dégâts collatéraux inévitables qui pousseraient à une montée de la violence et à des représailles probables sur les otages utilisés comme boucliers humains ou exécutés. Les pirates ont montré leur détermination quand, en août 2012, ils abattent pour la première fois un membre d'équipage d'un navire pris en 2010 de façon à faire pression sur l'armateur qui tardait à payer une rançon¹⁰⁰.

En revanche, les récentes décisions de l'Union européenne¹⁰¹ d'autoriser l'attaque des bases logistiques pirates à terre à partir de moyens maritimes peuvent rendre plus difficile la situation des pirates en

⁹⁹ Leïla Maziane, *Salé et ses corsaires, 1666-1727. Un port de course marocain au XVIIe siècle*, Presses Universitaires de Caen, 2007, p. 31.

¹⁰⁰ « Somali Pirates kill hostage over delayed ransom », *Fow News*, 1^{er} septembre 2012, accessible à l'adresse : http://www.foxnews.com/world/2012/09/01/somali-pirates-kill-hostage-over-delayed-ransom/?goback=.gde_1783225_member_157889896.

¹⁰¹ « Somalia pirates: EU approves attacks on land bases », *BBC*, 23 mars 2012, accessible à l'adresse : <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-17487767>.

les privant d'une partie des avantages que procure un sanctuaire. Ces derniers peuvent cependant compliquer les attaques à grande portée en camouflant le matériel spécifique à la piraterie – comme les moteurs hors-bord de forte puissance – dans des lieux où ils sont invisibles depuis les airs ou en les plaçant au milieu de la population, là où ils ne risquent pas de frappes par crainte des dégâts collatéraux. Seule une intervention terrestre permettrait de faire des destructions sélectives. Bien que l'envoi de forces spéciales au sol n'ait pas été un mode d'action approuvé par tous, rien n'empêche les États d'intervenir individuellement, sous leur propre responsabilité, ce qui a d'ailleurs déjà été fait par les Français le 11 avril 2008 à l'occasion de l'affaire du *Ponant*¹⁰², par les Britanniques en juillet 2011 pour exfiltrer un chef tribal¹⁰³ et par les Américains le 24 janvier 2012 pour libérer le Danois Poul Hagen Thisted et l'Américaine Jessica Buchanan¹⁰⁴.

Le durcissement de la répression des actes de piraterie peut avoir des conséquences non négligeables en raidissant les populations non impliquées dans la piraterie si leurs conditions de vie sont rendues encore plus difficiles. Dans un premier temps, cela peut conduire à la radicalisation des pirates. Le risque de les voir utiliser un armement plus lourd et de mener des actions toujours plus violentes est réel.

Privés d'une source de revenus abondante, pirates et commanditaires peuvent rechercher l'accroissement de la collusion avec les islamistes pour faire face à ceux qui passeraient à leurs yeux du statut de marchandise à celui d'ennemi commun. Encore peu probable, cette possibilité n'est pas à écarter en cas d'aggravation de la situation. Elle s'accompagnerait d'une forme de rétablissement de l'ordre avec l'application généralisée de la charia aux populations locales musulmanes qui pourraient y voir une promesse de stabilité. La conjonction des forces correspondrait alors à l'accomplissement de la troisième phase de maturation de la piraterie de Philip Gosse. La possibilité de création d'un ou de plusieurs États nouveaux, comparables à ce qu'étaient les Régences barbaresques, incapables de subsister sans la course et les razzias, serait alors possible.

L'escalade militaire deviendrait alors inéluctable et difficile à maîtriser. Elle conduirait à l'utilisation de nouveaux moyens d'action plus coercitifs sans garantie de paix stable à brève échéance si la stratégie n'est pas adaptée au changement d'environnement.

¹⁰² « Opération Thalatine, l'affaire du Ponant », *Net-Marine*, 29 octobre 2011, accessible à l'adresse : <http://www.netmarine.net/forces/operatio/ponantsomalie/index.htm>.

¹⁰³ David Williams, Ian Drury, « Elite commandos storm lawless Somali war zone to snatch tribal leader », *Daily Mail*, 29 octobre 2011, accessible à l'adresse : <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2054936/Somalia-Commandos-storm-war-zone-snatch-tribal-leader.html?ito=feeds-newsxml#>.

¹⁰⁴ David Cloud, « Somalia raid shows extent of U.S. reach », *Los Angeles Times*, 26 janvier 2012, accessible à l'adresse : <http://www.latimes.com/news/nationworld/world/la-fg-somalia-hostages-rescue-20120126,0,2167306.full.story>.

Troisième scénario : state-building et stabilisation

Historiquement, c'est la prise d'Alger en 1830¹⁰⁵ qui met définitivement fin à la course barbaresque. L'opération est effectuée avec le soutien quasi-unanime des pays d'Europe et des États-Unis. Seule la Grande-Bretagne regimbe. Ce succès n'est durable que parce que la France s'installe au Maghreb, ce qui a eu cependant de lourdes conséquences à long terme ; après une pacification difficile, il a fallu procéder à la décolonisation particulièrement douloureuse d'un ensemble territorial devenu beaucoup plus vaste que celui des simples Régences initiales.

Les suites d'une intervention de grande ampleur à terre sont toujours importantes. Certes, les temps ont changé depuis Barberousse, et la Charte des Nations Unies pourrait justifier une intervention internationale plus forte. Cependant, en période de crise économique, après l'échec de l'opération Restore Hope en Somalie, l'insuccès relatif des interventions en Irak et en Afghanistan où les objectifs politiques initiaux n'ont pas tous été atteints, quelle puissance accepterait de mettre suffisamment d'hommes à terre pour répondre à une éventuelle demande de l'ONU ?

Il est impossible d'agir en Somalie contre la seule piraterie. Elle n'est que le sous-produit de la désorganisation politique créée depuis plus de vingt ans par des seigneurs de la guerre auxquels ont succédé des organisations islamistes. Seule une réponse aux attentes économiques, associée à un système juridique dissuasif s'appuyant sur des moyens d'intervention efficaces, peut détourner les pirates de leurs activités. Cela est particulièrement vrai en Somalie où la piraterie n'est pas une activité locale traditionnelle. Le retour à l'ordre sur mer passe par un rétablissement des activités de production et de distribution locales, lesquelles sont tributaires de la remise en état d'une infrastructure et des circuits d'échanges, ainsi que de l'entrée en fonction d'un ou de gouvernements (au cas où le pays serait morcelé) assumant pleinement leurs fonctions régaliennes.

Après des tentatives malheureuses, la communauté internationale a renoncé dès 1994 à y réaliser du nation building, solution trop coûteuse tant en terme d'image que de ressources humaines et financières. A défaut, une intervention régionale soutenue à distance par les puissances intéressées par la protection des flux maritimes pourrait être une solution. Les incursions du Kenya sur le sol somalien – dont les éléments sont à présent intégrés à l'AMISOM, la force de l'Union africaine composée jusqu'ici, pour l'essentiel, de troupes ougandaises et burundaises – et de l'Éthiopie apportent une amorce de solution. Elles posent aussi des questions pour la stabilité régionale en raison de l'exacerbation des

¹⁰⁵ L'annonce de la chute de la ville suffit à faire céder les autres Régences. Le 1^{er} août, la frégate française *La Bellone* amène à Tunis le comte de La Rochefoucauld, porteur d'un nouveau traité, pendant qu'une escadre française arrive à Tripoli avec un document similaire. Ils sont signés respectivement par le bey de Tunis et le pacha de Tripoli les 8 et 11 août. Ces traités interdisent la course, l'esclavage des chrétiens ainsi que la réclamation de tribut. Plus aucune action de corsaires n'est à déplorer par la suite.

inimitiés ethniques et religieuses¹⁰⁶ traditionnelles qui en résulte. Les pays limitrophes ont leurs propres objectifs politiques et des intérêts qui ne concordent pas obligatoirement avec ceux d'une Somalie stabilisée et réunifiée. Une partie de l'activité économique de la région dont ils bénéficient actuellement leur échapperait alors. Elle pourrait ne pas être compensée par le regain d'activité que générerait la reconstruction d'un pays particulièrement déshérité.

Solutions pragmatiques

Le choix de ne pas intervenir massivement sur le continent pour y conduire des opérations de nation building restreint les objectifs principaux au seul maintien de la liberté de navigation et d'exploitation des ressources en mer Rouge et dans l'océan Indien.

Cette stratégie limitée présente l'avantage de pouvoir disposer d'une grande liberté de choix d'actions en raison tant du consensus international qu'elle dégage et de la coopération des autorités locales qui lui est acquise que du principe de la liberté de navigation qui prévaut hors des eaux territoriales et qui permet aux puissances maritimes concernées d'y prendre les mesures qu'elles estiment nécessaires à la sécurisation de leurs navires.

La stratégie de lutte contre la piraterie doit être pragmatique en terme de domaines d'action et réaliste quant à son financement qui conditionne les ressources disponibles. Il faut agir de façon à la fois défensive et offensive, en durcissant la protection des flux maritimes et en affaiblissant la menace qui pèse sur eux.

Durcissement des flux maritimes

Le domaine le plus prometteur est sans conteste celui de l'autoprotection des navires. Les préconisations du BMP4 ont montré leur efficacité. Il faut donc les faire appliquer par l'ensemble des navires qui peuvent les mettre en pratique. Tous n'en ont pas la possibilité, en particulier ceux de petite taille, dont l'activité ne le permet pas (chalutiers) ou dont les compagnies n'en ont pas les moyens financiers.

L'efficacité des gardes armés embarqués n'a pas été démentie à ce jour. C'est donc une solution qui doit être généralisée de façon pragmatique pour en limiter le coût pour les États : embarquement de fusiliers-marins (ou assimilés) à bord des navires arborant le pavillon d'un pays disposant de telles forces et le souhaitant, ou autorisation d'embarquement de gardes armés appartenant à des sociétés privées pour les autres, en particulier pour les plus nombreux, ceux qui ont un pavillon de complaisance. Le rôle de la communauté internationale dans ce cas est important, puisqu'elle doit négocier sans délai une réglementation internationale régularisant cette pratique de façon à pouvoir encadrer

¹⁰⁶ Malgré sa proximité géographique de la péninsule Arabique, l'Ethiopie est majoritairement chrétienne, ayant été à l'écart de la conquête musulmane du VII^e siècle vers l'ouest qui a suivi les rives de la Méditerranée.

l'emploi de la force dans des conditions optimales de sécurité et de sûreté¹⁰⁷. Une fois ce texte validé, la généralisation de cette activité à tous les navires est possible.

La protection des navires par les flottes de guerre a atteint un niveau qui peut difficilement être augmenté. Son efficacité n'est plus à prouver, et le nombre d'attaques qui sont ainsi empêchées est important.. Il y a là probablement peu de marge d'amélioration sinon dans une meilleure organisation de la coopération entre toutes les marines présentes sur zone.

Contenir la menace

Le durcissement des navires permet de diminuer la charge des forces navales et de les réorienter vers des actions offensives bien ciblées contre les groupes de pirates. Cela se rapproche des opérations menées depuis longtemps contre les terroristes, à ceci près qu'il s'agit dans le cas de la piraterie d'actions normalement non létales.

Elles reposent sur un renseignement de qualité qu'il faut développer, en particulier d'origine humaine et financière. Plusieurs modes d'action sont disponibles, à commencer par des attaques ciblées contre les principaux éléments des groupes et des réseaux : chefs, commanditaires, spécialistes. Il est également possible de mener des actions contre les organisations financières – en particulier par la mise en place de mécanismes permettant l'analyse des opérations de négociations pour en déterminer les acteurs clés et pister les flux financiers – ou encore des actions de frappes chirurgicales contre les refuges, les moyens d'action et les infrastructures spécifiques à la fonction piraterie. Finalement, des actions de coercition et/ou de ralliement contre les forces vives peuvent être employées. Il s'agit d'abord de punir effectivement les contrevenants. Deux solutions s'opposent dans le cas somalien. D'une part, la mise en place d'un dispositif juridictionnel et pénitentiaire somalien extra territorialisé tel que l'avait préconisé Jack Lang et qui a été adopté le 11 avril 2011 par la résolution 1976 du Conseil de Sécurité. L'alternative recommandée par les Britanniques consiste à renforcer les moyens juridiques et pénaux des pays riverains ; elle recueille une plus grande adhésion et semble prendre le pas. La partie séduction reste à mettre en œuvre. Ce devra être une alternative économique.

L'Europe a approuvé le concept de la mission EUCAP¹⁰⁸ *Nestor* dans les régions du Puntland, du Somaliland et de Galmudug qui répond pour partie à ce mode d'action. Il s'agit d'entraîner une force de « police » côtière et de la formation et la protection des juges. Il est probable que ce

¹⁰⁷Cette convention doit traiter en particulier du cas de la gestion des armes de ces gardes lorsque les navires entrent dans les eaux territoriales d'un pays y compris le statut des éventuels bateaux armurerie qu'un rapport estime être au nombre de 18 en océan Indien transportant 7000 armes.

¹⁰⁸ Nicolas Gros-Verheyde, « Le concept de la mission Eucap HOA (RMCB) formellement approuvé », blog *Bruxelles2*, 12 décembre 2011, accessible à l'adresse : <http://www.bruxelles2.eu/piraterie-maritime/le-concept-de-la-mission-eucap-hoa-rmcb-formellement-approuve.html>.

processus, qui se limite au conseil et à l'instruction, demande beaucoup de temps, d'énergie et in fine d'investissement pour aboutir s'il aboutit un jour.

Une alternative plus efficace consisterait à créer un ou des corps de Somaliens dirigés par des cadres issus de pays mandatés par l'ONU dans un premier temps, puis remplacés au fur et à mesure par les éléments sous leur direction qu'ils jugeraient les plus aptes à remplir des charges de responsabilités jusqu'à la gestion totale de l'organisation permettrait probablement une implantation locale plus rapide et plus efficace. Politiquement délicat à mettre en œuvre, ce corps de garde-côtes, payé et équipé par l'ONU serait semblable dans sa composition aux « Affaires indigènes », cette création de Lyautey au Maroc ayant formé le noyau de la nouvelle armée de terre marocaine. Dans le domaine maritime, cette méthode pragmatique et rationnelle est également celle qui a été couramment retenue pour la prise en charge progressive des postes techniques et de commandement lors de la formation de certaines marines africaines (dont celle du Togo avec le soutien français au début des années 1980) ou la prise de contrôle de grands établissements portuaires comme le *King Saud International Seaport* de Djeddah à la fin des années 1990 (les cadres britanniques ont été remplacés au fur et à mesure de leur formation par des Saoudiens). Cette méthode – d'assistance militaire opérationnelle ou de *mentoring* – permettrait d'éviter l'implantation à terre de forces étrangères nombreuses et d'affecter la totalité des forces navales au soutien des navires de commerce et à des opérations offensives ciblées. L'avantage serait triple : opérationnel d'abord, en raison de la compréhension de la langue et de la connaissance de l'environnement local; il permettrait d'améliorer la compréhension des pirates et la qualité du renseignement humain. Economique ensuite, du fait de l'injection de soldes et d'une certaine sécurité de l'emploi pour d'anciens pirates, qui profiteraient de l'aubaine et pourraient suffire à contrebalancer les gains de la piraterie pour les sans-grades. Tactique enfin, car basés à terre sur des têtes de pont à proximité des principales bases pirates, ces garde-côtes fourniraient un renseignement de qualité et pourraient intervenir avec précision et efficacité contre les pirates avec le soutien des forces navales. Ils constitueraient l'embryon de la future organisation maritime somalienne (garde-côtes, douanes, marine, etc.).

Une des difficultés majeures que l'on rencontrerait serait la durée d'affectation des cadres étrangers qui, si leur temps de rotation¹⁰⁹ est trop bref, ne pourront pas s'acculturer pour adapter leur action aux besoins réels d'une population sociologiquement très différente et peu éduquée.

La durée est un facteur particulièrement important pour mettre en place une organisation stable et efficace. L'unité de temps dans les pays démocratiques est celle des élections qui rythment leur vie ; elle est très inférieure à celle qui est nécessaire à un pays pour se reconstruire.

¹⁰⁹ A titre de comparaison, la durée de rotation des troupes françaises en Afghanistan est de 6 mois alors qu'elle était de plusieurs années pour les officiers des Affaires indigènes au Maroc qui, pour améliorer leur intégration, étaient accompagnés de leur famille.

Le financement

Le financement est un problème majeur pour les pays démocratiques, particulièrement en période de crise économique. Les États ne peuvent pas se désengager totalement d'une de leurs responsabilités régaliennes, celle de la protection de leur commerce maritime surtout quand, comme pour la France, il représente plus de 90 % des échanges. Il s'agit donc de trouver des modes de financement nouveaux et de rationaliser au mieux les dépenses en mettant en œuvre les mesures les plus efficaces ciblant les facteurs d'efficacité de la piraterie.

Un séminaire organisé par la Délégation aux Affaires stratégiques¹¹⁰ s'est tenu récemment avec pour objectif principal de régler à la source et de manière pérenne le problème de la piraterie et de stabiliser durablement les espaces maritimes dans la Corne de l'Afrique. Pour cela, les organisateurs proposent en guise de nouvelle orientation stratégique une solution originale consistant à créer un « fonds mutuel d'investissement » adossé à un fonds opérationnel d'intervention. Ce dernier, destiné à couvrir les coûts de fonctionnement des systèmes opérationnels de sécurité maritime déployés » serait provisionné par une « contribution privée liée à l'usage des espaces maritimes publics [...] qui permettrait aux États riverains de rétablir leurs prérogatives régaliennes afin d'assumer le contrôle total des dispositifs mis en œuvre à moyen terme »¹¹¹.

Le paiement de cette nouvelle taxe pesant sur une industrie maritime qui supporte déjà 80 % des coûts induits par la piraterie ne saurait être accueilli favorablement par celle-ci. En raison de l'impossibilité juridique de l'imposer, elle serait acquittée selon le principe du volontariat, ce qui mettrait les payeurs en situation défavorable vis-à-vis de ceux de leurs compétiteurs. Faute d'une assiette suffisante, elle ne répondrait pas aux objectifs. Quand bien même elle serait appliquée se poserait le problème du contrôle de la gestion des fonds ainsi collectés. Confiés à des autorités locales sans contrôle démocratique, ils risqueraient d'être l'objet de convoitise et de détournements.

L'application des solutions décrites précédemment rencontrera plusieurs types d'opposition. Tout d'abord celle des armateurs et opérateurs en raison des coûts inhérents au renforcement des moyens de protection, qui ne pourront être généralisés à tous les navires ; ensuite, celle des bénéficiaires directs et indirects de la piraterie pour des raisons évidentes ; enfin, celle des nombreux pays ou associations politiques qui fustigeront des mesures qu'ils qualifieront de néo-colonialistes auxquelles ils s'opposeront par principe.

¹¹⁰ *Renforcement des capacités maritimes dans la Corne de l'Afrique : une architecture innovante au service de l'approche globale La privatisation des espaces communs n'est pas une fatalité*, séminaire, Paris, Ecole militaire, le 16 juillet 2012.

¹¹¹ *Ibid.*

Conclusion

Activité entrepreneuriale jadis reconnue, parfois même réglementée par les États, la piraterie est aujourd'hui un modèle d'entreprise à risque particulièrement attrayant : à un coût d'entrée faible répond un gain potentiel énorme. Elle s'est professionnalisée pour devenir une véritable filière économique internationale s'appuyant sur des réseaux en partie légaux, ceux des intermédiaires chargés de la négociation des rançons, ainsi que sur la criminalité organisée. Elle entretient également des collusions avec les groupes terroristes avec lesquels elle interfère localement.

Son intérêt est encore accru par le sentiment d'invulnérabilité que lui confère l'absence de loi la réprimant dans la plupart des États, la lenteur avec laquelle se développent ces instruments juridiques et le peu d'entrain que mettent les pays occidentaux à vouloir juger la plupart des pirates capturés au risque d'embouteiller encore eu peu plus leurs propres systèmes judiciaires et d'augmenter leur population carcérale.

Symptôme fiable du niveau de délabrement des pouvoirs régaliens d'un État côtier, elle est encouragée par la maritimisation de l'économie et l'exploitation des ressources halieutiques et minières. Elle met à profit pour se développer l'espace de liberté qu'est la haute mer et le sous-équipement naval de la plupart des nations. Forte de ses succès et de ses promesses, elle est appelée à se développer sur toutes les mers du monde.

Favorisée par le développement technologique qui permet à n'importe qui de connaître sa position partout dans le monde à quelques mètres près en utilisant un récepteur GPS, son domaine d'action ne connaît pas d'autre limite que l'endurance de ses bateaux. Grâce à ses remarquables capacités d'adaptation, elle s'est dotée de moyens d'intervention à très longue distance en reprenant le concept de bateau mère.

En théorie, plus aucune mer n'est à l'abri des attaques. Si les navires de commerce qui effectuent des liaisons intercontinentales peuvent, au prix de l'augmentation de leurs coûts d'exploitation, se dérouter pour contourner les zones à risques accrus, il n'en va pas de même pour les bateaux qui assurent un trafic régional ni, a fortiori, pour ceux qui exploitent les ressources halieutiques ou minières ainsi que les îles artificielles comme les plateformes pétrolières. Cette menace pèse dès à présent sur une activité qui débutera en 2014 et qui est appelée à un

développement important : l'exploitation des métaux de base contenus dans les amas sulfureux déposés sur le fond des océans.

Les statistiques du Bureau maritime international font état d'un net recul des actes de piraterie en océan Indien au cours des neuf premiers mois de l'année 2012. Cette baisse est le résultat de l'action conjuguée de la présence de bâtiments de guerre, de l'embarquement d'équipes de protection et de l'application des « bonnes pratiques (BMP4) » mises en œuvre à bord d'un nombre plus important de navires. C'est bien la conjonction de ces moyens qui s'avèrent efficaces. Il ne faut donc pas céder à l'attrait des conclusions hâtives d'une analyse sommaire qui montrerait qu'aucun navire embarquant une équipe de gardes armés n'ayant été pris, ce mode d'action seul suffirait à garantir la sûreté du trafic. Le contre-amiral américain Terry McKnight rappelle qu'il ne faut pas retirer les navires de guerre des différents pays qui patrouillent dans l'océan Indien, sous prétexte de baisse de la piraterie : « C'est quand nous agissons tous ensemble, les sociétés de sécurité privée, les marines et la communauté maritime, que nous pouvons réduire le nombre d'actes de piraterie ». ¹¹²

L'Histoire montre que la lutte contre la piraterie doit impérativement s'inscrire dans la durée. L'échelle de temps démocratique, rythmée par les élections, est mal adaptée à ce combat qui demande une volonté politique soutenue pour que les ressources nécessaires soient allouées sans discontinuité, le temps nécessaire.

Il faut d'autant moins se priver d'un des pans du dispositif de lutte que l'adaptabilité dont fait preuve la piraterie laisse présager de l'émergence prochaine d'une ou de plusieurs innovations pouvant remettre en question l'organisation actuelle. Certains armateurs ¹¹³ craignent, par exemple, d'être l'objet d'une action en justice, commanditée par un groupe de pirate à l'occasion du décès d'un des leurs sous le feu d'une équipe de protection privée. Il n'est pas inconcevable de penser qu'en l'absence d'un cadre juridique clair pour les sociétés de protection, une plainte pour homicide d'un pirate agissant « par nécessité économique » soit un jour considérée comme recevable par une cour de justice. La préméditation du crime pourrait être plaidée au prétexte de l'embarquement préalable de gardes armés. Une autre éventualité qu'il faut envisager serait l'utilisation d'armement lourd pour disposer d'une puissance de feu supérieure à celle des équipes embarquée. Dans ce cas, seule l'intervention de bâtiments de guerre permettrait de contrer la menace. La généralisation de l'utilisation de boucliers humains, tactique déjà utilisée dans le passé, pourrait être une autre forme d'action. L'ingéniosité tactique et l'esprit d'adaptation dont font preuve les pirates laissent présager qu'ils sauront être inventifs pour faire

¹¹² Terry McKnight, « Because piracy is on the wane, I hope navies won't start to pull out », *AdvanFort*, octobre 2012, accessible à l'adresse : <http://www.advanfort.com/index.php?page=press-release&press=9&title=Interview%20with%20Former%20Pirate%20Alley%20Commander%20Terry%20McKnight>.

¹¹³ « La sécurisation des océans », Conférence du 24 octobre 2012, exposition EURONAVAL, le Bourget.



perdurer leur modèle d'entreprise qui repose en océan Indien principalement sur le commerce des hommes. Une première amorce de diversification a consisté à racheter des otages de terroristes pour en négocier la rançon.

Les résultats obtenus sont donc fragiles et réversibles. La lutte, pour être efficace et le rester quelques soient les évolutions des modes d'action, doit être menée en parallèle contre l'ensemble des facteurs d'efficacité de la piraterie.

Annexes

Annexe 1 : Cartographie



Figure 1 : Grande route maritime Est-Ouest de circumnavigation et principales zones de piraterie dans le monde ¹¹⁴.



Figure 2 : Golfe de Guinée ¹¹⁵

¹¹⁴ Source : auteur.

¹¹⁵ Source : ONU, février 2006.



Figure 3: Asie du Sud Est¹¹⁶



Figure 4 : Cette carte marque la position des principales bases de pirates en Somalie (à l'exception de Mogadiscio) dont deux, qui apparaissent en vert, ont été prises par les Shebab à la date indiquée. En bleu et en mauve apparaissent également celle, respectivement, des voiliers français et des superpétroliers (VLCC) qui ont été détournés par les pirates avant 2012¹¹⁷.

¹¹⁶ Source : ONU, mai 2009.

¹¹⁷ Source : auteur.

Annexe 2 : Loi n°1825-04-10 du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime.

Abrogée par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)¹¹⁸

TITRE I: Du crime de piraterie.

Article 1

Seront poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer quelconque armé et naviguant sans être ou avoir été muni, pour le voyage, de passeport, rôle d'équipage, commission ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition ;

2° Tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents.

Article 2

Seront poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires français ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires ;

2° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer étranger, lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commettrait lesdits actes envers des navires français, leurs équipages ou chargements ;

3° Le capitaine et les officiers de tout navire ou bâtiment de mer quelconque qui auraient commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il aurait commission.

Article 3

Seront également poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout Français ou naturalisé Français qui, sans l'autorisation du roi, prendrait commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé en course ;

2° Tout Français ou naturalisé Français qui, ayant obtenu même avec l'autorisation du roi commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires français, leurs équipages ou chargements.

Article 4

Seront encore poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui, par fraude ou violence envers le capitaine ou commandant, s'emparerait dudit bâtiment ;

¹¹⁸ Legifrance, *Loi n°1825-04-10 du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime*, Paris, 10 avril 1825, accessible à l'adresse : http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=BE87D0A74E0C0F87A058056823DF5D14.tpdjo09v_2?idArticle=LEGIARTI000006848594&cidTexte=LEGITEXT000006074265&dateTexte=20071221.

2° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi.

Article 5

Dans le cas prévu par le paragraphe 1er de l'article 1er de la présente loi, les pirates seront punis, savoir : les commandants, chefs et officiers, de la peine de la réclusion criminelle à perpétuité et les autres hommes de l'équipage, de celle de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans.

Tout individu coupable du crime spécifié dans le paragraphe 2 du même article sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité.

Article 6

Dans les cas prévus par les paragraphes 1er et 2 de l'article 2, s'il a été commis des déprédations et violences sans homicide ni blessures, les commandants, chefs et officiers seront punis de la réclusion criminelle à perpétuité et les autres hommes de l'équipage seront punis de la réclusion criminelle à perpétuité.

Et si ces déprédations ou violences ont été précédées, accompagnées ou suivies d'homicide ou de blessures, la réclusion criminelle à perpétuité sera indistinctement prononcée contre les officiers et autres hommes de l'équipage.

Le crime spécifié dans le paragraphe 3 du même article sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité.

Article 7

La peine du crime prévu par le paragraphe 1er de l'article 3 sera celle de la réclusion criminelle à temps de cinq à dix ans (1).

Quiconque aura été déclaré coupable du crime prévu par le paragraphe 2 du même article sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité. (...)

Article 8

Dans le cas prévu par le paragraphe 1er de l'article 4, la peine sera celle de la réclusion criminelle à perpétuité contre les chefs et contre les officiers, et celle de la réclusion criminelle à perpétuité contre les autres hommes de l'équipage.

Et si le fait a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide ou de blessures, la réclusion criminelle à perpétuité sera indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage.

Le crime prévu par le paragraphe 2 du même article sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité. (...)

Article 10

Le produit de la vente des navires et bâtiments de mer capturés pour cause de piraterie sera réparti conformément aux lois et règlements sur les prises maritimes.

Lorsque la prise aura été faite par des navires de commerce, ces navires et leurs équipages seront, quant à l'attribution et à la répartition du produit, assimilés à des bâtiments pourvus de lettres de marque et à leurs équipages.

TITRE II : Du crime de baraterie.

Article 11

Tout capitaine, maître, patron ou pilote, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce, qui, volontairement ou dans une intention frauduleuse, le fera périr par des moyens quelconques, sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité.

Article 12

Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce, qui, par fraude, détournera à son profit ce navire ou bâtiment, sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité.

Article 13

Tout capitaine, maître ou patron qui, volontairement et dans l'intention de commettre ou de couvrir une fraude au préjudice des propriétaires, armateurs, chargeurs, facteurs, assureurs ou autres intéressés,

Jettera à la mer ou détruira sans nécessité tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets de bord,

Ou fera fausse route,

Ou donnera lieu, soit à la confiscation du bâtiment, soit à celle de tout ou partie de la cargaison, sera puni de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans.(...)

TITRE III : Poursuites et compétence.

Article 16

Lorsque des bâtiments de mer auront été capturés pour cause de piraterie, la mise en jugement des prévenus sera suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la validité de la prise. Cette suspension n'empêchera ni les poursuites, ni l'instruction de la procédure criminelle.

Article 17

S'il y a capture de navires ou arrestation de personnes, les prévenus de piraterie seront jugés par le tribunal maritime du chef-lieu de l'arrondissement maritime dans les ports duquel ils auront été amenés.

Dans tous les autres cas, les prévenus seront jugés par le Tribunal maritime de Toulon, si le crime a été commis dans le détroit de Gibraltar, la mer Méditerranée, ou les autres mers du Levant, et par le Tribunal de Brest, lorsque le crime aura été commis sur les autres mers.

Toutefois, lorsqu'un tribunal maritime aura été régulièrement saisi du jugement de l'un des prévenus, ce tribunal jugera tous les autres prévenus du même crime, à quelque époque qu'ils soient découverts et dans quelque lieu qu'ils soient arrêtés.

Sont exceptés des dispositions du présent article les prévenus du crime spécifié au paragraphe 1er de l'article 3, lesquels seront jugés suivant les formes et par les tribunaux ordinaires.

Article 18

Il sera procédé à l'instruction et au jugement conformément à ce qui est prescrit par le règlement du 12 novembre 1806.

Néanmoins, si, pour quelque cause que ce soit, des témoins ne peuvent être produits aux débats, il y sera suppléé par la lecture des procès-verbaux et de toutes autres pièces qui seront jugés par le tribunal maritime être de nature à éclaircir la vérité.

Article 19

Les complices des crimes de piraterie spécifiés au titre Ier de la présente loi seront jugés par les tribunaux maritimes, ainsi qu'il est prescrit par les deux articles précédents.

Sont exceptés et seront jugés par les tribunaux ordinaires, les prévenus de complicité, Français ou naturalisés Français, autres néanmoins que ceux qui auraient aidé ou assisté les coupables dans le fait même de la consommation du crime.

Et, dans les cas où des poursuites seraient exercées simultanément contre les prévenus de complicité, compris dans l'exception ci-dessus, et contre les auteurs principaux, le procès et les parties seront renvoyés devant les tribunaux ordinaires.

Article 20

Les individus prévenus des crimes ou de complicité des crimes spécifiés au titre II de la présente loi, seront poursuivis et jugés suivant les formes et par les tribunaux ordinaires.

(...)

Annexe 3 : Déclaration de Paris du 16 avril 1856

Déclaration concernant le droit maritime européen en temps de guerre

Les Plénipotentiaires qui ont signé le Traité de Paris du trente Mars mil huit cent cinquante-six, réunis en Conférence,

Considérant:

Que le droit maritime, en temps de guerre, a été pendant longtemps l'objet de contestations regrettables;

Que l'incertitude du droit et des devoirs en pareille matière donne lieu, entre les neutres et les belligérants, à des divergences d'opinion qui peuvent faire naître des difficultés sérieuses et même des conflits;

Qu'il y a avantage, par conséquent, à établir une doctrine uniforme sur un point aussi important;

Que les Plénipotentiaires assemblés au Congrès de Paris ne sauraient mieux répondre aux intentions dont leurs Gouvernements sont animés, qu'en cherchant à introduire dans les rapports internationaux des principes fixes à cet égard;

Dûment autorisés, les susdits Plénipotentiaires sont convenus de se concerter sur les moyens d'atteindre ce but, et étant tombés d'accord, ont arrêté la déclaration solennelle ci-après:

1. La course est et demeure abolie.
2. Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.
3. La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi.
4. Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi.

Les Gouvernements des Plénipotentiaires soussignés s'engagent à porter cette déclaration à la connaissance des États qui n'ont pas été appelés à participer au Congrès de Paris et à les inviter à y accéder.

Convaincus que les maximes qu'ils viennent de proclamer ne sauraient être accueillies qu'avec gratitude par le monde entier, les Plénipotentiaires soussignés ne doutent pas que les efforts de leurs Gouvernements pour en généraliser l'adoption ne soient couronnés d'un plein succès.

La présente déclaration n'est et ne sera obligatoire qu'entre les Puissances qui y ont ou qui y auront accédé.

(...)

Annexe 4 : Le droit de la mer et la piraterie

La Convention de Montego Bay, tenue sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies, signée en 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994, est le seul accord international contemporain qui traite de la piraterie. Le commissaire général Fillon¹¹⁹ a fait l'exégèse de son article 101 sous forme de trois problématiques :

Problématique de la qualification : Deux navires (ou un navire-victime et un aéronef pirate) doivent être impliqués. Les pirates agissent à des fins privées, ceci distingue la piraterie des actions menées à des fins politiques et en particulier terroristes. L'intentionnalité qui est prise en compte par la Convention permet de qualifier de pirate les personnes se préparant à commettre de tels actes. Il n'est donc pas nécessaire que l'action de piraterie soit flagrante. Sur ce fondement l'action préventive est possible à l'encontre non seulement des navires eux-mêmes, mais aussi des navires « mère » qui restent à l'écart des opérations.

Problématique spatiale : Seule la piraterie exercée en haute mer, c'est-à-dire à partir de 12 milles marins, relève du droit international. En conséquence, la piraterie qui s'exerce dans les limites des mers territoriales échappe à la répression internationale et relève de la juridiction des États côtiers, on parle alors communément de « brigandage maritime », il n'y a donc pas de droit de poursuite inverse, c'est-à-dire de la haute mer vers les mers territoriales qui constituent autant de refuges pour tous les criminels maritimes. L'intervention dans les mers territoriales apparaît donc comme nécessaire pour mener une politique de répression crédible. Si elle est envisageable dans le cadre de secours aux personnes qui est une obligation juridique pour les gens de mer, celle-ci ne permet pas de réprimer, mais au mieux de s'interposer, tout en étant conscient qu'une telle action n'est pas forcément compatible avec l'exercice du passage inoffensif et donc pas du goût de l'État côtier qui y verra une mise en cause de sa souveraineté.

Problématique de la répression: La piraterie est le principal des cinq cas d'ouverture du droit de visite, c'est-à-dire d'arraisonnement sans que soit nécessaire l'accord de l'État du pavillon (par exception au droit du pavillon). La Convention fonde la compétence universelle des États, mais si ceux-ci doivent coopérer « dans la mesure du possible » pour la répression de la piraterie en haute mer (article 101) ils n'ont pas l'obligation de réprimer puisque l'article 105 dispose que les tribunaux de l'État qui a saisi peuvent juger. Ils n'en ont donc pas l'obligation.

Le 29 novembre 2001, l'Organisation maritime internationale a comblé le vide de définition du banditisme maritime en dehors de la haute mer en introduisant la notion de « vols à main armée à l'encontre des navires¹²⁰ » : « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprivation, ou menace de déprivation, autre qu'un acte de piraterie, commis contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans une zone relevant de la juridiction d'un État compétent pour connaître de tels délits ».

Pour se libérer des contraintes trop rigides du texte de loi et mieux répondre à ses besoins d'études statistiques, le *Piracy Reporting Centre* (PRC) de Kuala-Lumpur (une émanation du Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale) a adopté une définition pratique qui lui permet de comptabiliser tant les actes réussis que les tentatives : « Le fait de monter à bord ou d'essayer de monter à bord de tout navire avec l'intention apparente de commettre un vol ou tout autre crime et avec l'intention apparente ou la capacité d'utiliser la force pour commettre cet acte¹²¹ ».

¹¹⁹ Commissaire Général de la Marine (2S) Jean-Louis Fillon, « La piraterie maritime au XXI^e siècle : défis et réponses », Colloque 2009 du Club Sup-Mer, jeudi 19 Mars 2009.

¹²⁰ Organisation maritime internationale, « Résolution 922, §2.2, Recueil des règles pratiques pour la conduite des enquêtes et délits de piraterie et de vol à main armée », 29 novembre 2011.

¹²¹ International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships- Annual report. 1 January – 31 December 2009*, janvier 2010.

Annexe 5 : Types d'attaques à but lucratif.

Les cinq premiers se déroulent en mer. Les deux derniers, en italique, concernent des interactions de la mer et de la terre.

Types d'attaque	Zones d'action	Compétence nautique	Profitabilité	Observations
1	rade, rade foraine ¹²²	très faible	très faible — larcins	incursion discrète
2	détroits, canaux, eaux resserrées	faible	faible – larcin et argent	prise d'otage brève
3	toutes eaux	bonne	forte – rançon pour l'équipage	Prise de contrôle de longue durée du navire
4	toutes eaux	excellente	forte – vol de la cargaison	prise de la manœuvre pendant un temps limité
5	toutes eaux	excellente	forte – vol du navire	prise de la manœuvre définitive
<i>a</i>	<i>à terre et à bord du navire cible</i>	<i>pas nécessaire</i>	<i>moyenne</i>	<i>extorsion de fonds – action de la terre vers la mer</i>
<i>b</i>	<i>zones côtières</i>	<i>excellente</i>	<i>très forte</i>	<i>attaques de villes — actions de la mer vers la terre</i>

¹²² Plan d'eau dans ou à proximité d'un port.

Annexe 6 : La piraterie en Asie du Sud-Est

Le nombre d'attaques en Asie du Sud-Est, notamment sous-évalué, serait passé de trois en 1989, à trente-deux en 1990 et cent cinq en 1991. Au milieu des années 1990, la zone concentre les deux tiers de la piraterie mondiale.

L'Indonésie constitue le principal pôle de piraterie, favorisée par son énorme domaine maritime qui comprend l'une des rives des détroits stratégiques de Malacca et de Singapour, les détroits de Lombok et de la Sonde, ainsi qu'un archipel immense. En but à la guérilla séparatiste du *Gerakan Aceh Merdeka* (GAM) dans le nord de Sumatra jusqu'en 2009, ainsi qu'à l'action terroriste de plusieurs groupes islamistes dont la *Jemaah Islamiyah* est le plus actif, incapable de surveiller ses 17 000 îles, le pays ne prend pas de mesures fortes pour lutter contre la piraterie. De 2003 à 2004, c'est précisément le détroit de Singapour qui subit la plus forte hausse du nombre d'attaques avec la mer de Chine méridionale¹²³. Cette activité diminue pour deux raisons. La première est une conséquence du tsunami de décembre 2004 dont l'épicentre est à proximité de Sumatra. L'impact sur les populations côtières d'Aceh est particulièrement destructeur. La seconde vient de ce que la Malaisie, Singapour et l'Indonésie, les trois pays riverains, surmontent leurs inimitiés traditionnelles et mettent en place des patrouilles tripartites pour sécuriser le détroit de Malacca¹²⁴.

Le réinvestissement naval américain aux Philippines et à Singapour devrait consolider ce résultat sur les grandes voies de communication.

	Détroit de Malacca	Indonésie	Philippines	Mer de Chine du Sud	Total Asie du S-E. (A)	Total mondial (B)	Ratio A/B
2003	28	121	12	2	163	445	36,6 %
2004	38	94	4	8	144	329	43,8 %
2005	12	79	0	6	97	276	35,1 %
2006	11	50	6	1	68	239	28,5 %
2007	7	43	6	3	59	263	23,3 %
2008	2	28	7		37	293	12,6 %
2009	2	15	1	13	31	406	7,6 %
2010	2	40	5	31	78	445	17,5 %
2011	1	46	5	13	65	439	14,8 %

Nombre total des attaques tentées et réussies (2003 et 2004)¹²⁵ — (2005 à 2011)¹²⁶

¹²³ Eric Frécon, *La réaction des Etats est-asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-Guerre froide*, Paris, Institut d'Etudes politiques de Paris, 2007 p.70.

¹²⁴ « Indonesia, Malaysia, and Singapore started joint naval patrols of the Malacca Strait on Tuesday », *The Jakarta Post*, *Yale Global Online*, 20 juillet 2004, accessible à l'adresse : <http://yaleglobal.yale.edu/content/indonesia-malaysia-singapore-launch-coordinated-patrol-malacca-strait>.

¹²⁵ International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships Report – Annual Report 2006*, 2006.

¹²⁶ International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2011*, 2011.

Annexe 7 : La piraterie dans l'océan Indien et en mer Rouge

Années	Au large de la Somalie : A	Golfe du Yémen et mer Rouge : B	Nombre total d'attaques Monde : C	Ratio (A+B)/C
2002	6	11	370	4,6 %
2003	3	18	445	4,7 %
2004	2	8	329	3 %
2005	35	10	276	16,3 %
2006	10	10	239	8,4 %
2007	31	13	263	17,7 %
2008	19	92	293	37,9 %
2009	80	131	406	52 %
2010	139	78	445	48,8 %
2011	160	76	439	53,8 %

Évolution des attaques de pirates somaliens

Le tableau montre que la piraterie somalienne prend de l'ampleur après le tsunami du 26 décembre 2004 qui provoque des dégâts considérables sur les côtes somaliennes, détruit de nombreux bateaux et contraint au déplacement des centaines de milliers de personnes parmi les populations côtières¹²⁷. C'est la recherche d'un mode de subsistance nouveau qui apparaît et que l'absence de pouvoir politique, et donc de gardes-côtes, ne permet pas de juguler. La baisse des attaques en 2006 pourrait être attribuée en partie à l'action des Tribunaux islamiques qui considèrent la piraterie comme contraire à la charia. Dans cette perspective, la reprise rapide à partir de 2007 pourrait, quant à elle, être attribuée à l'intervention des forces éthiopiennes et somaliennes qui reprennent Mogadiscio.

¹²⁷ Emmanuel Sone N., *Piracy in the Horn of Africa: The Role of Somalia's Fishermen*, Naval Postgraduate School, Monterey, décembre 2010, pp. 47-75, accessible à l'adresse : <http://www.hsdl.org/?view&did=10985>.

Annexe 8 : Les facteurs d'efficacité de la piraterie

L'analyse des facteurs d'efficacité de la piraterie est importante, car elle permet de distinguer les mesures susceptibles de la contrer. Ce processus doit cependant rester évolutif pour pouvoir répondre à l'aptitude qu'a la piraterie à muter pour s'adapter sans cesse à son environnement stratégique et tactique. Leur importance n'est pas la même partout.

Les « sanctuaires »¹²⁸ — Les pirates comme tous ceux qui conduisent des opérations de violence maritime, ont besoin de refuges, véritables havres « de violence » pour préparer leurs expéditions maritimes. Pour agir en mer, il faut en effet pouvoir préparer une opération et armer, au sens maritime du terme, un bateau suffisamment gros pour braver les éléments pendant des périodes de navigation qui peuvent être longues. Il faut y embarquer l'eau, les vivres, le carburant, éventuellement des pièces ou moteurs de rechange, les armes, les munitions et les équipements nécessaires à l'accomplissement de la mission – échelles, grappins, etc. Cette activité ne peut se mener n'importe où sans attirer l'attention. Les sanctuaires diffèrent selon les régions, tant dans leur forme que par le degré de liberté d'action qu'ils procurent. Ils peuvent être de plusieurs types : enclavés – les premières opérations maritimes d'Al-Qaïda ont été planifiées en Afghanistan —, urbain — c'est le cas de Karachi¹²⁹ d'où a été lancée l'attaque terroriste de 2008 contre Mumbai —, côtiers – les plus fréquents —, ou maritimes. Aux époques barbaresques (du XVI^e siècle à 1830), la violence maritime avait quatre sanctuaires côtiers principaux, Tripoli, Tunis, Alger, Salé. En tant que Régences barbaresques de l'Empire ottoman, les trois premières pouvaient signer des traités de paix avec les États européens, moyennant le paiement de tributs. À l'exception du bref épisode de la République morisque (1610-1668)¹³⁰, Salé, quant à elle, dépendait du Royaume du Maroc. Toutes ne le faisaient en général pas au même moment avec une puissance donnée, ce qui permettait à leurs pirates au moment d'attaquer un navire appartenant à cette puissance d'arborer le pavillon d'une des Régences qui était toujours en guerre avec elle. Ce type de violence a cessé en Méditerranée et dans le proche Atlantique quand Alger a été prise et que des traités de paix très contraignants ont été imposés par la France aux autres Régences et au Maroc. Il a donc fallu une intervention à terre pour l'éradiquer.

Les ressources

Financières : Elles sont indispensables pour amorcer l'activité puis pour passer à des stades plus élaborés et à des courses plus lointaines. Elle nécessite des investisseurs que l'on peut qualifier « d'institutionnels » lorsqu'il s'agit du crime organisé ou de « petits porteurs » locaux quand ce sont des pirates qui réinvestissent leurs gains ou de la population qui participe à l'armement d'expéditions.

Humaines : Ce sont des gens de mer volontaires ou contraints et forcés à embarquer, mais aussi de simples « terriens » dont le rôle sera celui, plus humble, de garde

¹²⁸ Le terme de sanctuaire habituellement utilisé est inapproprié puisque son étymologie lui confère un sens sacré en totale opposition à ce que représente un endroit où se préparent des opérations violentes. Le terme anglais de « safe haven », refuge, est mieux adapté. Nous conserverons cependant le terme sanctuaire pour simplifier la compréhension du texte.

¹²⁹ C'est de Karachi qu'est parti le Al Hussein, un bateau de pêche à bord duquel avaient embarqué les membres de la Brigade 313 de Muhammad Kashmiri, un groupe de combat islamiste particulièrement efficace et très proche d'Al-Qaïda noyau central. Parvenus à la hauteur de la frontière entre le Pakistan et l'Inde, à Sir Creek le 19 novembre 2008, ils prennent le Kuber, un bateau indien qui était en pêche. Ils en massacrent l'équipage à l'exception du patron et adoptent un comportement innocent pour rallier Mumbai par étapes successives. Ils y débarquent sans être repérés et tuent 174 personnes. Karachi est une énorme mégapole où les sympathisants islamistes sont nombreux, ce qui en fait un sanctuaire où il est relativement facile de se fondre dans l'activité intense du seul grand port pakistanais.

¹³⁰ Roger Coindreau, *Les corsaires de Salé*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1948, p. 189.

des prises et de leurs équipages. Une autre catégorie est très prisée, celle des négociateurs capables de parler anglais. Le recrutement ne pose pas de difficulté majeure ; apportant la prospérité dans un pays ravagé par la guerre et la misère, les mères rêvent de leur donner leurs filles en mariage¹³¹.

Matérielles : les skiffs utilisés pour les attaques sont les embarcations locales traditionnelles. Les bateaux mères sont des prises reconverties. Des équipements spécifiques comme les moteurs hors-bord de forte puissance et des armes sont importés par l'intermédiaire de réseaux spécialisés.

L'impunité juridique : La piraterie était combattue avec d'autant plus de vigueur dans les siècles passés que la part du commerce menacée était importante. À cela s'ajoutait l'insécurité qui pesait sur les passagers pour lequel n'existait pas l'alternative aérienne qui aujourd'hui a totalement pris en charge le flux interrégional des personnes. Dans tous les pays, des lois particulièrement sévères (cf. Annexe 1) ont été promulguées pour lutter contre la piraterie. En cas de violence, la punition des condamnés a longtemps été la mort ou les travaux à perpétuité. Aujourd'hui, ces peines n'existent plus et 90 % des pirates somaliens sont relâchés avant même d'être jugés. Cette quasi-impunité et l'importance des gains espérés, loin de les dissuader, agissent plutôt comme une incitation à les rejoindre.

Les relations extérieures

Les réseaux indispensables aux pirates. Ils sont d'abord logistiques pour se fournir en équipements, en armes, et en ravitaillement. Il leur faut ensuite de bons réseaux de contacts pour mener à bien les négociations et ils doivent enfin pouvoir compter sur des filières financières sûres pour gérer l'argent des rançons. Avec le développement d'une véritable filière économique, ils disposent de contacts avec le crime organisé qui peut ou pourrait leur permettre d'utiliser des modes d'action inusités comme des moyens juridiques.

Les relations de force locales : les pirates doivent composer avec d'autres groupes de même nature avec lesquels ils sont de fait en concurrence, ainsi qu'avec les organisations terroristes avec lesquels ils partagent éventuellement le sanctuaire. Si les premiers sont des adversaires dont ils doivent se garder, les seconds présentent l'intérêt de pouvoir leur fournir une protection à terre pour protéger leurs prises d'autres prédateurs. Cette collusion présente cependant un double inconvénient ; un coût financier et une menace qu'ils n'ont pas choisie, celle d'être assimilés au terrorisme avec un risque accru de subir des frappes militaires.

L'environnement

Les conditions météorologiques – Une mauvaise visibilité et un état de la mer élevé sont des entraves à l'abordage en haute mer. L'océan Indien étant soumis au régime des moussons saisonnières, l'activité des pirates diminue dans les zones affectées par la mousson du sud-ouest pour reprendre ensuite. La mousson du nord-est a un moindre effet.

La proximité éventuelle des champs d'hydrocarbures ou des routes maritimes passant près des côtes donne un avantage certain à une embarcation pirate qui peut effectuer des raids rapides et revenir dans les eaux territoriales ou au mouillage avant l'arrivée d'un bâtiment de guerre. De plus, ce dernier, sauf accord international spécifique, ne pourra le poursuivre dans les eaux territoriales s'il n'appartient pas le pavillon de l'État côtier. L'IRTC, dispositif gros consommateur de moyens navals, a permis de contrer ce phénomène dans le golfe du Yémen, mais, en raison des configurations géographiques locales, cela ne peut être reproduit dans le delta du Niger ni en Asie du Sud Est.

¹³¹ Rafik Muhammad Dhana, « Bienvenue à Baraawe, ville des pirates », *Mail & Guardian*, 23 décembre 2009, accessible à l'adresse : <http://www.courrierinternational.com/article/2009/12/23/bienvenue-a-baraawe-ville-des-pirates>.

Les facteurs tactiques

La mobilité : La longueur des côtes sur lesquelles les pirates peuvent s'implanter rend difficile un blocus par des forces navales trop peu nombreuses. Ne nécessitant pas d'infrastructures lourdes, les bases à terre peuvent être multipliées et facilement déplacées au gré des nécessités.

L'endurance : De part et d'autre de l'Afrique, les pirates ont acquis une allonge en utilisant des navires marchands qu'ils contrôlent plus ou moins longtemps et avec lesquels ils peuvent naviguer en presque totale impunité, utilisant éventuellement l'équipage comme bouclier humain.

L'ubiquité : les bateaux et les embarcations utilisés sont à double usage. Pouvant servir au commerce ou à la pêche, ils ne sauraient donc être détruits ni confisqués de façon préventive sans risquer d'alimenter le ressentiment des gens ainsi lésés, au risque d'alimenter les groupes de pirates.

L'utilisation de boucliers humains : Le fait que l'opinion publique occidentale est particulièrement sensible au sort des otages en fait les objets d'une traite commerciale. En Somalie c'est la valeur marchande principale. Pourtant, ils sont régulièrement utilisés par les pirates pour se protéger des attaques des forces étrangères. Qui plus est, la perte d'un des membres d'un équipage, par exécution, mauvais traitement ou par accident, est même acceptable par leurs geôliers, car elle ne remet pas fondamentalement en cause le prix de la rançon de l'ensemble et permet éventuellement d'accélérer les négociations.

Annexe 9 : La piraterie dans le golfe de Guinée

Années	Au large du Bénin	Au large du Cameroun	Au large de la Guinée	Au large du Nigéria	Total
2003	1		4	39	44
2004			5	28	33
2005			1	16	17
2006			4	12	16
2007			2	42	44
2008		2		40	42
2009	1	3	5	29	38
2010		5	6	19	30
2011	20		5	10	35

Évolution des attaques de pirates du golfe de Guinée¹³²

Il est difficile de disposer d'éléments d'information permettant de quantifier de façon fiable la situation. Dix attaques ont été signalées en 2011, mais l'*International Maritime Bureau* (IMB), organe de la Chambre de Commerce Internationale) en a recensé au moins 34 autres. Plusieurs raisons expliquent ces omissions : tout d'abord, l'extension de la zone de danger qui, cette même année, s'est étendue au Bénin où 20 attaques, dont 8 ont réussi, ont été menées contre des pétroliers conduisant au vol d'une partie de leur cargaison. Une autre raison du manque de transparence quant au nombre d'attaques est liée aux opérateurs maritimes eux-mêmes qui subissent une forte pression commerciale sur leur activité et craignent l'augmentation des primes d'assurance ainsi que de possibles représailles lors d'une prochaine escale. Enfin, un facteur plus préoccupant est le laxisme dont fait preuve le gouvernement nigérian dans la lutte contre la piraterie et le suivi des agressions. Pottengal Mukundan, directeur de l'IMB, a ainsi rappelé en 2009 : « Contrairement à la Somalie, le Nigéria a un véritable gouvernement central et dispose de la marine de guerre la plus forte de la région. Ce qui est inquiétant, c'est qu'il ne semble pas y avoir de volonté politique de lutter contre le problème de la piraterie dans ses eaux et sur ses côtes bien que le pays soit un exportateur important de pétrole et que son économie soit très dépendante de l'importation d'autres biens¹³³ ».

Même appelées à l'aide par des équipages dont les navires sont au mouillage dans leurs ports, les autorités nigérianes interviennent rarement. Le 15 novembre 2009, alors qu'il subit une attaque, un équipage d'un vraquier se voit froidement rétorqué par le Lagos Port Control que personne ne viendra l'assister¹³⁴.

La piraterie au Nigéria est particulièrement violente. La majorité des attaques ont lieu de nuit, alors que les navires sont à quai ou au mouillage. Dans les ports ou lorsqu'ils naviguent indépendamment les équipages sont livrés à eux-mêmes face à des pirates souvent ivres et drogués qui font facilement usage de leurs armes pendant l'abordage. En mer, très agressifs et bien armés, ils n'hésitent pas à attaquer au préalable les éventuels navires d'escorte. Une fois montés à bord, ils agissent avec dureté et même cruauté pour se faire remettre ce qu'ils veulent et n'hésitent pas à abattre des membres d'équipage avant de débarquer.

¹³² International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2011*, 2011.

¹³³ International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2009*, 2011.

¹³⁴ International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2009*, 2009, p. 41.

Jusqu'à fin 2009, les événements du « golfe du Niger » coûtaient plus cher aux assurances que ceux de la Somalie¹³⁵. Malgré l'augmentation des actes, ce n'est plus le cas aujourd'hui en raison de la très forte progression des rançons demandées en océan Indien.

Le secrétaire général de l'ONU Ban Ki-moon a estimé mi-octobre 2011 que la piraterie dans le golfe de Guinée constituait une menace croissante et qu'il était plus que jamais important de s'organiser sur le plan international pour la combattre¹³⁶.

Le Conseil de sécurité de l'ONU a adopté le 31 octobre 2011, à l'unanimité de ses quinze membres, une résolution condamnant la piraterie dans le golfe de Guinée et soulignant l'importance de trouver une solution globale à ce fléau. La résolution affirme la nécessité d'une aide internationale pour contribuer aux efforts entrepris par les pays riverains.

Les quinze membres « encouragent » les États de la Commission de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et de la Commission du golfe de Guinée à mettre en œuvre une stratégie d'ensemble¹³⁷.

Un événement marquant et inexplicable s'est déroulé dans le golfe de Guinée le 17 février 2009, quand le palais présidentiel de Malabo, capitale de la Guinée Équatoriale située sur la côte nord de l'île de Bioko, est l'objet d'une attaque nocturne par mer. C'est un échec et sept attaquants d'origine nigériane sont faits prisonniers et jugés. Aucun groupe rebelle de la région du golfe de Guinée n'a revendiqué cette opération de force exceptionnelle. Le président équato-guinéen Theodoro Obiang Nguema Mbasogo qui, accuse le MEND d'être derrière cette attaque a limogé le ministre de la Sécurité nationale, ainsi que trois généraux et de hauts responsables de la sécurité.

La France joue un rôle particulier dans la région. Depuis 1990, une mission de présence permanente des forces armées françaises dans le golfe de Guinée est maintenue. Le dispositif *Corymbe* compte toujours un bâtiment de la Marine nationale qui peut être ponctuellement renforcé de moyens terrestres et aéromobiles (hélicoptères) embarqués. Cette mission assure également des missions de coopération bilatérale avec les pays de la région avec des actions de coopération ou des activités communes, en particulier des exercices de lutte contre la piraterie. De plus, à l'instar des mesures prises depuis 2001 au large de la Somalie¹³⁸, un dispositif français de contrôle naval volontaire a été instauré depuis le 1er juillet 2008 dans le golfe de Guinée.

¹³⁵ Entretien avec un assureur parlant sous couvert de l'anonymat le 23 novembre 2011.

¹³⁶ Centre d'actualités de l'ONU, « L'ONU met en garde contre la menace de la piraterie dans le golfe de Guinée », 27 février 2012, accessible à l'adresse : <http://www.un.org/apps/newsFr/storyF.asp?NewsID=27683>.

¹³⁷ « Golfe de Guinée: l'ONU condamne la piraterie », *Journal Metro*, 31 octobre 2011, accessible à l'adresse : <http://www.journalmetro.com/monde/article/1011919--golfe-de-guinee-l-onu-condamne-la-piraterie>.

¹³⁸ *Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer*, Étude d'impact, juillet 2009, accessible à l'adresse : www.legifrance.gouv.fr/content/download/2F1126%2F8592%2Fversion%2F1%2Ffile%2Ffej_piraterie_mer.pdf&ei=BPqDT7SFMMOR0QXumJy-Bw&usq=AFQjCNH4rlxidWYCZFvEG08MIlhTcZBnSA&sig2=klp8SUPdvqf7F7FAsYrGCCA.

Références

Documents officiels

CENTRE D'ACTUALITES DE L'ONU, « Alerte à la piraterie pour le PAM en Somalie », 18 mai 2007, accessible à l'adresse : <http://www.un.org/apps/newsFr/storyF.asp?NewsID=14148&Cr=PAM&Cr1=Somalie>.

CENTRE D'ACTUALITES DE L'ONU, « L'ONU met en garde contre la menace de la piraterie dans le golfe de Guinée », 27 février 2012, accessible à l'adresse : <http://www.un.org/apps/newsFr/storyF.asp?NewsID=27683>.

CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONAL, BUREAU MARITIME INTERNATIONAL, *Piracy and armed robbery against ships- Annual report. 1 January – 31 December 2009*, janvier 2010.

CONSEIL DE SECURITE DES NATIONS UNIES, *Extrait du compte-rendu de la 6646e séance- après-midi*, 31 octobre 2011, accessible à l'adresse : <http://www.un.org/News/fr-press/docs/2011/CS10431.doc.htm>.

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, *Council extends EU counter-piracy operation Atalanta*, 23 mars 2012, accessible à l'adresse: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/129216.pdf.

HOUSE OF COMMONS, FOREIGN AFFAIRS COMMITTEE, *Piracy off the coast of Somalia*, janvier 2012, accessible à l'adresse: <http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/foreign-affairs-committee/inquiries1/parliament-2010/piracy-off-the-coast-of-somalia/>.

INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION, *The Round Table of international shipping associations*, accessible à l'adresse : <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/index.php?SID=a76f445e23a73cd0d2e4378fc109eb0d>.

Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, commentée et conférée sur les anciennes ordonnances, le Droit Romain, & les nouveaux Réglemens, Paris, C. Osmont, 1749.

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE, « Résolution 922, §2.2, Recueil des règles pratiques pour la conduite des enquêtes et délits de piraterie et de vol à main armée », 29 novembre 2011.

Ouvrages, chapitres d'ouvrages et monographies

- ACHARIA Arabinda, *Targeting Terrorist Financing: International Cooperation and New Regimes*, London and New York, Routledge, 2009.
- BACON François, *Œuvres philosophiques, morales et politiques*, Paris, A. Desrez, libraire-éditeur, 1636.
- BRAUDEL Fernand, *Autour de la Méditerranée*, Paris, De Fallois, 1996.
- CARPENTIER Jean, LEBRUN Françoise (dirs.), *Histoire de la Méditerranée*, Paris, Edition du Seuil, 1998.
- EUDELIN Hugues, *Le terrorisme maritime et les flux énergétiques*, thèse sous la direction d'Hervé Coutau-Bégarie, Paris, École Pratique des Hautes Études, 2011.
- EUDELIN Hugues, « Guérilla et terrorisme maritimes : Sri Lanka contre Tigres Tamouls », in Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *Stratégies Irrégulières*, Paris, Economica, 2010.
- CHARLIAT P., *Trois siècle d'économie maritime française*, Paris, Marcel Rivière, 1931.
- COINDREAU Roger, *Les corsaires de Salé; Paris, Société d'éditions géographiques*, maritimes et coloniales, 1948.
- COLLEY Linda, *Captives : Britain, Empire and the world, 1600-1850*, London, Jonathan Cape, 2002.
- DAN Pierre, *Histoire de Barbarie, et de ses corsaires*, Paris, P. Rocolet, 1649.
- DAVIS Robert C., *Christian slaves, Muslim masters : white slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast, and Italy, 1500-1800*, New York, Palgrave Macmillan, 2003.
- DIAMOND Jared, *Guns, Germs, and Steel :The Fates of Human Societies*, New York, London, W.W. Norton and Company, 1999.
- DUPUY Emil, BLONDY Alain, *Américains et barbaresques, 1776-1824*, Saint-Denis, Bouchène, 2002.
- FRECON Eric, *La réaction des Etats est-asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-Guerre froide*, Paris, Institut d'Etudes Politiques de Paris, 2007.
- FRECON Eric, DOVERT Stéphane, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est : histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*, Paris, L'Harmattan, 2002.
- GOSSE Philip, *Histoire de la piraterie*, Paris, Payot, 1952.
- GUELLEC Jean, LOROT Pascal, *Planète océane. L'essentiel de la mer*, Paris, Choiseul, 2006.
- HEERS Jacques, *Les barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée XIVE-XVIe siècle*, Paris, Perrin, 2001.
- HO Joshua, RAYMOND Catherine Zara, *The best of times, the worst of times : maritime security in the Asia-Pacific*, Singapoure, World Scientific Publishing, 2005.

- HUBAC Pierre, *Les Barbaresques*, Paris, Berger-Levrault, 1949.
- JARDIN Prosper, GUYARD Philippe, *Les chevaliers de Malte*, Paris, Perrin, 2002.
- KANE Solomon, MARTIN Francis, *Pirates et terroristes en mer d'Asie. Un maillon faible du commerce mondial*, Paris, Autrement, 2005.
- MAINE René, *Nouvelle histoire de la marine, tome 1, De la rame à la voile Lépante, Trafalgar*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1977.
- MASCARENHAS Joao, TEYSSIER Paul, *Esclave à Alger. Récit de captivité de Joao Mascarenhas 1621-1626*, Paris, Chandeigne, 1993.
- MAZIANE Leïla, *Salé et ses corsaires, 1666-1727. Un port de course marocain au XVIIe siècle*, Presses universitaires de Caen, 2007.
- MOEZZI Amir, ALI Mohammad, *Dictionnaire du Coran*, Paris, Robert Laffont, 2007.
- MOUREAU François, *Captifs en Méditerranée, XVIe-XVIIIe siècles. Histoires, récits et légendes*, Paris, Pups, 2008.
- GRAHAM Gerard, *Piracy, maritime terrorism and securing the Malacca Straits*, The Netherlands: Institute of Southeast Asian Studies, International Institute for Asian Studies, 2006.
- PANZAC Daniel, *Les corsaires barbaresques : la fin d'une épopée, 1800-1820*, Paris, CNRS éditions, 1999.
- PETER Jean, AUDIBERT Jean, *Les barbaresques sous Louis XIV. Le duel entre Alger et la marine du Roi (1681-1698)*, Paris, Economica, 1997.
- PETIET Claude, *Ces messieurs de la religion : l'Ordre de Malte au dix-huitième siècle, ou, le crépuscule d'une épopée*, Paris, Éditions France-Empire, 1992.
- PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004.
- RAGHAVAN V. R., et al., *Maritime security in the Indian Ocean Region : critical issues in debate*, New Delhi, Tata McGraw-Hill Pub. Co., 2008.
- RIGAUD Philippe, *Pirates et corsaires dans les mers de Provence, XVe-XVIe siècles. Letras de la costiera*, Paris, Editions du CTHS, 2006.
- TAN Andrew, BOUTIN, T. H., KENNETH J. D., *Non-traditional security issues in Southeast Asia*, Singapoure, Institute of Defence and Strategic Studies, 2001.
- THIBAUT Françoise, *Les voies de passage et de communication internationales*, Paris, Ellipses, 1997.

Articles de périodiques

- ESCALLIER Robert (dir.), *L'esclavage en Méditerranée à l'époque moderne*, n°65, 2002, accessible à l'adresse: <http://cdlm.revues.org/index159.html>.
- EUDELIN Hugues, « Le terrorisme maritime, une nouvelle forme de guerre », *Outre-terre*, n° 25/26, juin 2010, p. 83-100.

FOUCAULT Martial, « Les budgets de défense en France, entre déni et déclin », *Focus stratégique*, n°36, avril 2012.

PANZAC Daniel, « Les relations franco-maghrébines 1560-1830 », *Académie de Marine - Communications et mémoires*, n°2, janvier - mars 2002, p. 89-113.

Sites Internet

BATEMAN Sam, HO Joshua, CHAN Jane, « Good order at sea », *RSIS in Southeast Asia*, Singapour, avril 2009, p. 9, accessible à l'adresse : http://www.rsis.edu.sg/publications/policy_papers/RSIS_Policy%20Paper%20-%20Good%20Order%20at%20Sea_270409.pdf.

CLOUD David, « Somalia raid shows extent of U.S. reach », *Los Angeles Times*, 26 janvier 2012, accessible à l'adresse : <http://www.latimes.com/news/nationworld/world/la-fg-somalia-hostages-rescue-20120126,0,2167306,full.story>.

GETTLEMAN Jeffrey, « In Somali Civil War, Both Sides Embrace Pirates », *The New York Times*, 1er septembre 2010, accessible à l'adresse : http://www.nytimes.com/2010/09/02/world/africa/02pirates.html?_r=1&mc=tnt&tntemail1=y.

GROS-VERHEYDE Nicolas, « Les pirates « achètent » 2 otages de MSF aux Al-Shabaab », *blog Bruxelles2*, 10 janvier 2012, accessible à l'adresse : <http://www.bruxelles2.eu/piraterie-maritime/les-pirates-achetent-2-otages-de-msf-aux-al-shabaab.html>.

INCE & Co, Piracy overview, 2010, accessible à l'adresse : <http://incelaw.com/ourknowledge/publications/piracy-overview-2010>.

LAING Aislinn, « David Cameron anti-piracy operation hits a South African snag », *Oceanus*, 22 avril 2012, accessible à l'adresse : <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000455>.

LEYMARIE Philippe, « A Djibouti, la première base du Japon à l'étranger depuis 1945 », *Le Monde diplomatique*, 20 janvier 2011, accessible à l'adresse : <http://blog.mondediplo.net/2011-01-20-A-Djibouti-la-premiere-base-du-Japon-a-l-etranger>.

MACARAIG Mynardo, « Philippines Agrees to Larger U.S. Troop Presence », *Defence News*, 27 janvier 2012, accessible à l'adresse : <http://www.defensenews.com/article/20120127/DEFREG03/301270002/Philippines-Agrees-Larger-U-S-Troop-Presence>.

McKNIGHT Terry, « Because piracy is on the wane, I hope navies won't start to pull out », *AdvanFort*, octobre 2012, accessible à l'adresse : <http://www.advanfort.com/index.php?page=press-release&press=9&title=Interview%20with%20Former%20Pirate%20Alley%20Commander%20Terry%20McKnight>.

PELTON Robert Young, « US to propose use of armed guards on U.S. vessels », *Somalia Report*, 11 avril 2011, accessible à l'adresse : <http://www.somaliareport.com/index.php/post/1956>.

ROCHE Jean-Michel, « Opération Thalatine : L'affaire du Ponant (avril 2008) », *Net-Marine*, 21 avril 2008, accessible sur l'adresse : <http://www.netmarine.net/forces/operatio/ponantsomalie/index.htm>.

- SONE Emmanuel N., « Piracy in the Horn of Africa: The Role of Somalia's Fishermen », *Naval Postgraduate School*, Monterey, décembre 2010, pp. 47-75, accessible à l'adresse: <http://www.hsdl.org/?view&did=10985>.
- WARREN George, « Piracy policy dilemma examined », *Morgan County Citizen*, 17 avril 2010, accessible à l'adresse : <http://www.morgancountycitizen.com/?q=node/13480>.
- WILLIAMS David, DURY Ian, « Elite commandos storm lawless Somali war zone to snatch tribal leader », *Daily Mail*, 29 octobre 2011, accessible à l'adresse : <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2054936/Somalia-Commandos-storm-war-zone-snatch-tribal-leader.html?ito=feeds-newsxml#>.
- « China beefing up military presence in Indian Ocean », *Breitbart*, 20 décembre 2011, accessible à l'adresse : http://www.breitbart.com/article.php?id=CNG.9d58c31cd5bdcb7896237b12cacad3c9.821&show_article=1.
- « Détournement de tanker sans demande de rançon : les nouvelles orientations stratégiques de la piraterie dans le Golfe de Guinée », *Affaires stratégiques*, 4 novembre 2011, accessible à l'adresse : <http://www.affaires-strategiques.info/spip.php?article5809>.
- « Fiches Pays :Nigéria », *Le Monde.fr*, 26 février 2010, accessible à l'adresse : http://abonnes.lemonde.fr/web/article_fichespays/0,43-0,36-644334,0.html.
- « Indonesia, Malaysia, and Singapore started joint naval patrols of the Malacca Strait on Tuesday », *The Jakarta Post*, Yale Global Online, 20 juillet 2004, accessible à l'adresse : <http://yaleglobal.yale.edu/content/indonesia-malaysia-singapore-launch-coordinated-patrol-malacca-strait>.
- « Iranian navy battles off somali pirates, saves merchant ship », *Trend*, 28 mars 2012, accessible à l'adresse : <http://en.trend.az/regions/iran/2007678.html>.
- « Key Figures and Information, European Naval Force Somalia, Operation Atalanta », accessible à l'adresse: <http://www.eunavfor.eu/press-2/downloads/>.
- « L'Afrique du Sud va mettre en place des centres de renseignement pour lutter contre la piraterie », *Afriquinfos*, 19 mars 2012, accessible à l'adresse : <http://www.afriquinfos.com/articles/2012/3/19/lafrique-mettre-place-centres-renseignement-pour-lutter-contre-piraterie-piracy-198884.asp>.
- « La formation des EPE chez les commandos marine », *Mer et marine*, 12 septembre 2011, accessible à l'adresse : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=116958>.
- « La piraterie dans la ligne de mire des islamistes », *Courrier international*, 4 mai 2010, accessible à l'adresse : <http://www.courrierinternational.com/breve/2010/05/04/la-piraterie-dans-la-ligne-de-mire-des-islamistes>.
- « Les pirates somaliens bientôt au chômage? », *Le Nouvel Observateur*, 27 septembre 2012, accessible à l'adresse : <http://tempsreel.nouvelobs.com/social/20120927.FAP9137/les-pirates-somaliens-bientot-au-chomage.html>.

- « Pirate Swarm Thwarted in Bab el Mandeb Strait », *Breakbulk*, 29 avril 2012, accessible à l'adresse : <http://www.breakbulk.com/piracy/pirate-swarm-thwarted-bab-el-mandeb-strait-05-01>.
- « Piraterie: équipements de l'OTAN pour la Marine russe », *Ria Novosti*, 25 avril 2012, accessible à l'adresse : <http://fr.rian.ru/defense/20120425/194451249.html>.
- « Nigeria: le MEND revendique l'attentat contre Agip », *RNW*, 16 mars 2011, accessible à l'adresse : <http://www.rnw.nl/afrique/bulletin/nigeria-le-mend-revendique-lattentat-contre-agip>.
- « Tanit : pas de déclassification en vue », *Le JDD*, 6 juillet 2012, accessible à l'adresse : <http://www.lejdd.fr/Societe/Depeches/Tanit-pas-de-declassification-en-vue-526083>.
- « The Economic Cost of Maritime Piracy 2011, Working Paper », *One Earth Future*, février 2012, accessible à l'adresse : <http://oceansbeyondbiracy.org/cost-of-piracy/human-cost-somali-piracy>.

Communications

AUGERON Mikaël, TRANCHANT Marhias, « La violence et la mer dans l'espace atlantique (XIIe-XIXe siècle) », actes du colloque *international* tenu à La Rochelle et à Rochefort-sur-Mer, les 14, 15 et 16 novembre 2002; Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004.

« Renforcement des capacités maritimes dans la Corne de l'Afrique : une architecture innovante au service de l'approche globale La privatisation des espaces communs n'est pas une fatalité », séminaire, Paris, Ecole militaire, le 16 juillet 2012.

FILLON Jean-Louis, « La piraterie maritime au XXIème siècle : défis et réponses », Colloque 2009 du Club Sup-Mer, jeudi 19 Mars 2009.

« La sécurisation des océans », conférence, 24 octobre 2012, exposition EURONAVAL, le Bourget.

SARTRE Patrice, « La piraterie du delta du Niger : l'abondance des ressources dans un État faible », Colloque international organisé par l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire et l'Université de La Rochelle : La piraterie au fil de l'Histoire, un déficit pour l'État, La Rochelle, 10 mai 2012.

VEINSTEIN Gilles, « Les "esclaves de la Porte" dans l'Empire ottoman », conférence, Collège de France, mars à mai 2010.

Entretiens cités dans le texte

Entretiens avec le colonel Tito Karnavian, Singapour, août/septembre 2008.

Entretien avec un assureur parlant sous couvert de l'anonymat le 23 novembre 2011.

Informations aux lecteurs

Si vous êtes intéressé(e) par d'autres publications de la collection, veuillez consulter la section « Focus stratégique » sur le site Internet de l'Ifri :

www.ifri.org

Les derniers numéros publiés de la collection « Focus stratégique » sont :

- Elie Tenenbaum, « The Battle over Fire Support: The CAS Challenge and the Future of Artillery », *Focus stratégique*, n° 35 bis, octobre 2012.
<http://www.ifri.org/downloads/fs35bistenenbaum.pdf>
- Michel Baud, « Les réserves en première ligne ? Du citoyen-soldat à l'intérim », *Focus stratégique*, n° 39, septembre 2012,
<http://www.ifri.org/downloads/fs39baud.pdf>
- Olivier Neola, « Building Security Institutions: Lessons Learned in Afghanistan », *Focus stratégique*, n° 38, juillet-août 2012.
<http://www.ifri.org/downloads/fs38neola.pdf>
- Jean-Christian Cady, « Establishing the Rule of Law: the U.N. Challenge in Kosovo », *Focus stratégique*, n° 34 bis, juin 2012.
<http://www.ifri.org/downloads/fs34biscady.pdf>
- Benoit Michel, « Les opérations aéroportées : la profondeur stratégique en question », *Focus stratégique*, n° 37, mai 2012.
<http://www.ifri.org/downloads/fs37michel.pdf>
- Martial Foucault, « Les budgets de défense en France : entre déni et déclin », *Focus stratégique*, n° 36, avril 2012.
<http://www.ifri.org/downloads/fs36foucault.pdf>
- Elie Tenenbaum, « Entre ciel et terre. Le débat air-sol et les défis de l'appui-feu », *Focus stratégique*, n° 35, février 2012.
<http://www.ifri.org/downloads/fs35tenenbaum.pdf>
- Etienne de Durand, Benoît Michel et Elie Tenenbaum, « Helicopter Warfare. The Future of Airmobility and Rotary Wing Combat », *Focus stratégique*, n° 32 bis, janvier 2012.
<http://www.ifri.org/downloads/fs32bishelicopter.pdf>