

Etat de la piraterie en 2023

Fruit d'une distorsion entre les richesses du commerce maritime et des "laissés pour compte", la piraterie n'est pas un phénomène nouveau. Pour, la première fois il y a une vingtaine d'année, elle menaçait directement en océan Indien le trafic maritime alors même celui-ci entrait dans l'ère de la mondialisation. L'une des particularités de la piraterie est d'avoir engendré une législation universelle. Depuis l'époque de Cicéron, le pirate est considéré comme "l'ennemi de tous". Les nouvelles pirateries peuvent être un symptôme de l'essor du commerce maritime et en même temps relativisée au regard des trafics à l'échelle globale jamais interrompus. Petit tour d'horizon de la piraterie à travers le globe en 2023 ?

Contexte et définitions

La piraterie a nettement reculé depuis les années 2010 grâce à l'engagement des Marines nationales, aux coalitions internationales de lutte contre la piraterie ainsi qu'à la présence de gardes armés privés à bord des navires. Pour autant, elle est encore présente dans quelques endroits du globe et plus particulièrement dans l'océan Indien, dans le golfe de Guinée ou encore en Asie du Sud-est. La piraterie représente un coût humain pour la sécurité des équipages ainsi qu'un coût financier. Selon certains auteurs, l'impact économique est estimé entre 7 à 12 Mds\$ par an¹. Les raisons sont multiples : augmentation des primes d'assurance, diminution de l'activité économique de certains Etats, dépréciation des marchandises en cas de détournement et de retenue du navire, allongement des trajets pour éviter les zones à risques ou encore paiement de rançon en cas d'enlèvements. Le coût de la couverture d'assurance est principalement représenté par la surprime "risques de guerre" prélevée par l'assureur. Cette surprime peut, pour un transit, représenter jusqu'à quatre ou cinq fois la prime annuelle payée en "risques ordinaires".

L'acte de piraterie résulte de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982. Elle le définit comme : "(...) *tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et*

dirigé : contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer, (...) ou (...) dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, (...)".

Le brigandage ou vol à main armée est défini dans la Résolution A.1025 (26) de l'OMI au travers du "Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires". Il désigne : "*tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ; (...)".*

La distinction principale réside dans le fait que la piraterie est un acte criminel qui a lieu en haute mer et le brigandage dans les eaux territoriales².

La haute mer est placée hors d'atteinte de la souveraineté des Etats et se caractérise par la liberté de navigation. Seuls les navires d'Etat du pavillon peuvent intervenir en cas d'atteinte à l'ordre public international. Cependant, la piraterie est un cas d'exception. La Convention de Montego Bay organise une compétence universelle et affirme que "*tous les Etats coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat*" (art 100). L'article 105 poursuit "*Tout Etat peut en haute mer (...) saisir un navire (...) pirate (...) appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger (...)".*

Dans les années 2000, les pirates ont élargi leurs *modus operandi*. Ils sont passés du vol direct des bateaux de pêche et de cargos aux prises d'otages contre rançon et à l'attaque des tankers et de plateformes pétrolières. L'instabilité politique, la présence d'Etats faillis parfois désorganisés par des guerres civiles et des mouvements sécessionnistes, le chômage de masse accompagné de situations socio-économiques difficiles sont le terreau fertile de la piraterie et du brigandage. Les individus sont des polycriminels à terre comme en mer et agissent par opportunisme en réseaux avec parfois des ramifications

¹ Pour autant, certains Etats, à l'instar des Seychelles ou du Yémen, ont subi, en 2011, une perte de 40% de leur activité portuaire.

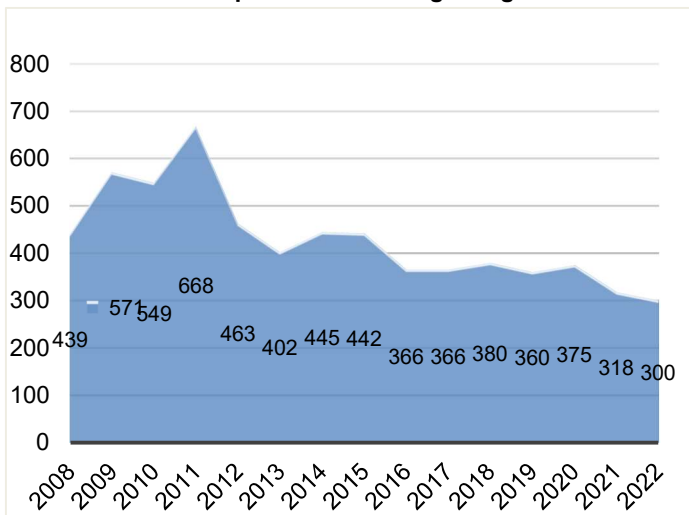
² Un acte de violence commis à l'encontre d'un navire dans un but politique ou religieux sera considéré comme un acte de terrorisme et non de piraterie.

internationales liées au terrorisme ou à la criminalité organisée (trafic de drogues, d'êtres humains) ou bien répondent tout simplement à un besoin de subsistance des populations côtières.

L'histoire récente de la répression de la piraterie a d'abord été l'œuvre de la communauté internationale dont l'objectif est de rétablir la sécurité des grands axes du commerce maritime mondial.

Selon le bilan annuel sur la sûreté des espaces maritimes du Maritime Information Cooperation and Awareness (MICA) Center basé à Brest, dont l'objectif est d'évaluer la situation de la sûreté maritime à travers le monde, les actes de piraterie et de brigandage ne cessent de diminuer depuis 2008. En 2022, le MICA Center a enregistré 300 incidents, soit une baisse de 5 % par rapport à 2021. *"Cette baisse est en particulier due à une diminution remarquable des actes de piraterie alors que les cas de brigandages sont stables voire en hausse dans certaines zones du monde."*

Événements de piraterie et de brigandage 2008-2022



Source : MICA Center

L'océan Indien

Cette région du monde très vaste comprend le détroit de Bab-el-Mandeb, le golfe d'Aden et le détroit d'Ormuz. Elle concentre 25% du trafic maritime mondial. Ce trafic se caractérise par des flux énergétiques en provenance des pays du Golfe à destination principalement de l'Asie, ainsi que des flux de marchandises entre l'Asie et l'Europe via le canal de Suez. Il y a quinze ans la présence de navires marchands ainsi que ceux appartenant au Programme Alimentaire Mondial attisait les convoitises des clans somaliens dans un pays en pleine guerre civile. Au plus fort de la piraterie, en janvier 2011, 736 otages et 32 navires étaient détenus par des pirates.

Les attaques successives du yacht *Ponant* (avril 2008), puis du *Carré d'As* (septembre 2008), ainsi que du *Tanit*

(septembre 2009) par des pirates somaliens ont marqué un tournant dans la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden.

Le Conseil de sécurité de l'ONU, à la demande de la France, avait adopté à l'unanimité en juin 2008 une résolution (1816-2008) autorisant certaines puissances maritimes à combattre la piraterie dans la mer territoriale somalienne par *"tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée"*. Ces interventions doivent se faire dans le respect du droit international. L'autorisation du Conseil de sécurité ne concernait que la Somalie et *"ne saurait constituer un précédent"*. Malgré tout, cette résolution marque un tournant en droit de la mer car les interventions d'Etats tiers dans les eaux sous souveraineté ne concernaient en temps de paix que la sécurité maritime ou la lutte contre la pollution, mais pas l'exercice de compétences souveraines. Sous l'impulsion de la France, l'Union Européenne décida d'envoyer une force navale significative pour protéger les navires de commerce, l'opération Atalante (décembre 2008). Son objectif organiser des convois sécurisés, protéger certains navires, intervenir en cas d'attaque, dissuader les pirates et le cas échéant les arraisonner.

La Combined Task Force 151 (CTF-151), qui est une force opérationnelle navale multinationale issue de plusieurs résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies, ainsi que l'opération Ocean Shield de l'OTAN se sont jointes à l'initiative européenne afin de garantir la liberté de navigation.

La présence de gardes armés et de moyens d'autodéfense sur certains navires de commerce ont permis d'endiguer le phénomène de piraterie dans la région. En 2010, on comptabilisait 203 attaques (réussies ou non), deux ans plus tard 42, quatre ans plus tard en 2014 seulement 3. La réduction de la piraterie dans la région est également due à une plus grande stabilité intérieure de la Somalie, ainsi qu'aux actions dissuasives et répressives menées par les Marines des Etats du golfe d'Aden et à l'appropriation de bonnes pratiques d'autodéfense des équipages diffusées par l'OMI. Les arrestations et les condamnations des pirates ont permis d'assécher le vivier de pirates. Fin 2022, l'opération Atalante a été étendue jusqu'en décembre 2024 avec un nouveau mandat élargi à la lutte contre le trafic d'armes et de stupéfiants ainsi qu'à la surveillance des activités illégales en mer.

Selon les chiffres du MICA Center, les actes de piraterie et de brigandage ont nettement diminué (73 actes en 2017, 45 en 2022). L'océan Indien n'est plus considéré comme une zone à haut risque (HRA) par l'industrie maritime depuis le 1^{er} janvier 2023. Bien que les incidents dans la zone se maintiennent à un niveau très bas, la piraterie n'est pas pour autant éradiquée et reste susceptible de resurgir

en fonction de l'évolution du contexte régional. La disparition de la HRA ne modifie donc pas les dispositifs existants de lutte contre la piraterie et l'engagement des pays y participant. Les navires évoluant dans la zone de report volontaire (VRA) sont donc invités à continuer à s'enregistrer auprès des organismes de report que sont le MSCHoA (Maritime security centre Horn of Afric), Atalante et UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations) conformément aux recommandations des Best Management Practices (BMP 5). La diffusion de bonnes pratiques d'autoprotection (équipements de surveillance, citadelle, fils barbelés) et de manœuvres (augmentation de la vitesse, contournement) pour les navires transitant en zone dangereuse ainsi que des recommandations et des principes directeurs à l'attention des Gouvernements, des exploitants de navires, des capitaines et des équipages (MSC.1-Circ.1333-Rev.1, MSC.1/Circ.1334), ont permis de réduire la vulnérabilité des navires.

Les Etats riverains restent vigilants comme l'Inde qui a adopté un projet de loi antipiraterie maritime en décembre 2022. Il s'agit du premier texte législatif indien spécifiquement rédigé pour criminaliser la piraterie maritime en haute mer et permettre aux autorités indiennes de réagir. Le projet de loi s'applique également à la zone économique exclusive (ZEE) de l'Inde qui s'étend jusqu'à 200 milles marins de la côte indienne. La lutte contre la piraterie maritime dans la région reste une priorité élevée.

Le golfe de Guinée

Contrairement à la piraterie du golfe d'Aden, celle de l'Afrique de l'Ouest est moins impactante pour le commerce maritime mondial d'où une mobilisation plus faible de la communauté internationale sur le sujet. Pour autant, c'est la région du monde qui concentre 90% des enlèvements de marins à travers les océans, avec une nette croissance de la violence au cours des dernières années.

Considérée comme la zone maritime la plus dangereuse du globe, le golfe de Guinée qui s'étend sur près de 6 000 km du Sénégal à l'Angola est riche de ressources pétrolières, minérales et halieutiques. Elle est à la croisée des grandes routes maritimes et victime d'activités illicites dont la piraterie. Les pirates sévissent principalement autour du delta du Niger et au large des côtes entre le Ghana et le Gabon. Des bandes criminelles du Nigéria sont à l'origine de la plupart des attaques. En raison de la baisse du prix des produits pétroliers, les pirates sont passés progressivement d'attaques ayant pour but le vol de pétrole à des enlèvements avec acheminement des otages à terre puis demande de rançon. La Sous-Secrétaire générale pour l'Afrique auprès des Nations Unis, Martha Ama Akyaa Pobe, précise que la piraterie rapporte chaque année près de 2 Mds\$ aux réseaux criminels impliqués.

La piraterie a pris de l'ampleur dans la région depuis 2017 avec la "professionnalisation" des pirates. Pour autant la tendance est à la baisse, 99 incidents ont été recensés en 2017, 115 en 2020, puis 32 en 2022.

La diminution de la piraterie dans le golfe de Guinée est due à un plus grand effort de coordination régionale et à l'appui de partenaires internationaux (patrouille maritime). La marine nigérienne est d'un bon niveau et le pays a redoublé d'effort en lançant récemment un programme intitulé "*Deep blue project*", avec un investissement de près de 195 M\$. Ce programme permettra l'acquisition de nouveaux bâtiments, de drones, de moyens de communication et de commandement. Les poursuites judiciaires et condamnations d'actes de piraterie et de vols au Nigéria et au Togo sont un élément important. L'armée camerounaise s'est également impliquée avec quatre bataillons d'intervention rapide (BIR) à vocation maritime. Il s'agit d'unités spécialisées bien formées et équipées, chargées d'assurer la sécurité dans les eaux territoriales et la protection des installations pétrolières offshore. La sécurisation intervient essentiellement dans les eaux territoriales. Les zones économiques exclusives sont plus difficiles à couvrir en raison de leur surface maritime très importante.

Depuis le sommet de Yaoundé en 2013, la Marine nationale française organise trois à quatre fois par an des patrouilles conjointes baptisé "African NEMO" et une fois par an l'exercice "Grand African NEMO". Les 19 Etats côtiers de la région y sont conviés ainsi que des Etats tiers. Le but est de partager les savoir-faire et d'améliorer le niveau opérationnel en matière de lutte contre la pêche illégale, la piraterie, la pollution maritime et les trafics illégaux. "L'architecture de Yaoundé" est un mécanisme de coopération interrégional en matière de sûreté et de sécurité maritimes du golfe de Guinée. Un accord récent a été signé avec la Russie et inclut une composante de lutte contre la piraterie. La direction de cette architecture est assurée par le Centre Interrégional de Coordination (CIC), situé au Cameroun. Le CIC s'efforce d'harmoniser la réponse juridique à la piraterie entre les différents membres, diffuse l'information maritime, crée des groupes de travail navals conjoints, met en place des formations et des entraînements et résout les litiges frontaliers maritimes. Le CIC s'appuie sur deux centres régionaux, le centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO) d'Abidjan et le centre régional de sécurité maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC) de Pointe-Noire, qui relaient ses missions dans ces deux sous-zones. Enfin, cinq centres multinationaux de coordination (CMC) sont chargés de piloter l'action des centres des opérations maritimes nationaux et d'assurer un contrôle opérationnel

sur les moyens déployés par les États en mer sur cinq zones maritimes différentes.

Le bilan de cette coopération interrégionale n'est pas pleinement satisfaisant. Si l'action en matière d'établissement de standards de formation est saluée, en revanche, le dispositif n'a pas permis de lancer et de soutenir une véritable dynamique régionale ni d'aboutir à l'harmonisation juridique indispensable à la répression des activités illicites qui se déroulent dans le golfe. Le CIC pâtit d'un manque de ressources qu'elles soient financières, logistiques ou humaines. Dans cet écosystème régional aux intérêts variés, chaque pays du golfe de Guinée défend sa propre stratégie maritime et est en concurrence économique avec son voisin. Des guerres intestines au sein de ces institutions afin de gagner en influence et sur le plan financier ou politique n'aident pas la cause.

En outre, les moyens dont disposent les Marines des pays riverains du golfe restent globalement limités et leur coordination ne permet pas véritablement de créer une masse critique suffisante. Plus profondément, la volonté de coopération n'est pas pleine et entière de la part de pays très attachés à leur souveraineté et qui, doivent affronter à l'intérieur de leurs frontières terrestres des problèmes jugés plus graves que ceux qui affectent les eaux du golfe de Guinée. Les pays de la Région doivent approfondir leur coopération contre la piraterie et harmoniser leurs législations pénales.

L'arc Caraïbe et l'Amérique du Sud

Selon le Bureau Maritime International, les ports d'Amérique du Sud et d'Amérique centrale représentent 14 % des incidents mondiaux. 13 incidents ont été signalés en 2023, notamment des tentatives d'arraisonnement, des prises d'otages et des agressions ainsi que des menaces subies par des équipages au mouillage à Callao au Pérou, en Colombie, à Macapa au Brésil et au Panama.

La région des Caraïbes est une zone propice aux actes de brigandage qui visent en particulier la navigation de plaisance et dans une moindre mesure les navires de commerce. Le mode opératoire dominant est le ciblage nocturne des plaisanciers pour voler sans violence les annexes, l'équipement électronique ou encore les biens personnels et l'argent liquide. Les brigands sont parfois équipés d'armes blanches et d'armes à feu dont ils se servent pour intimider les équipages.

Une flotte de navires de guerre principalement américains, français, anglais et néerlandais se déploie toute l'année afin de contrecarrer les trafics venus d'Amérique du Sud. De nombreux vols d'avions de patrouille maritime sont effectués quotidiennement.

Les importantes ressources d'hydrocarbures découvertes au large du Guyana, du Suriname et du Brésil devraient

bouleverser le contexte économique et sécuritaire de la région. Dès lors que les plateformes pétrolières seront en activité, les compagnies chargées de leur exploitation devront certainement faire face à des risques multiples. En effet, l'activité pétrolière en mer va généralement de pair avec une dégradation de l'environnement sécuritaire, particulièrement dans les régions les plus instables.

Asie du Sud-Est

L'Asie du Sud-Est (principalement le dispositif de séparation de trafic du détroit de Singapour) a connu un nombre élevé d'incidents de vols mineurs. Les zones à très fort risque sont : les détroits de Malacca et de Singapour, les eaux situées à l'ouest de la Malaisie péninsulaire et le long des côtes de Bornéo (côtes du Sarawak, du Sabah et du Brunei) ainsi que les eaux séparant les Philippines de l'état malaisien du Sabah (mers de Sulu et Sulawesi notamment). Les zones à risque sont : le golfe de Thaïlande, toutes les eaux séparant le Vietnam, les Philippines et le nord de Bornéo situées au sud du 10° de latitude nord, ainsi que les mers de Java, de Banda et des Célèbes.

Les déclarations de vol, de vol à main armée et de piraterie en mer ont augmenté de 20% entre 2021 et 2022, mais restent inférieures à celles de 2020. Plus de 50% des incidents signalés se sont produits dans le détroit de Singapour, principalement dans la voie Est du dispositif de séparation du trafic. Les rapports faisant état de blessures de l'équipage sont peu fréquents (moins de 5% des incidents).

Néanmoins, le faible taux de victimes et le *modus operandi* des auteurs restent largement conformes à ceux de la petite délinquance. La plupart d'entre eux prenant la fuite lorsqu'ils sont repérés. Les actions menées par les équipages et les agences étatiques ont permis d'empêcher certains abordages et d'appréhender les auteurs. Les gardes côtes de la police de Singapour et la police maritime de Batam (Indonésie) ont ainsi arrêté des délinquants opérant dans le détroit de Singapour.

Les causes profondes de la piraterie dans chaque région doivent être examinées : défis sociaux, politiques, démocratiques, économiques, environnementaux auxquels doivent faire face les Etats afin d'aboutir à plus de stabilité. La sécurité maritime est intimement liée au développement socio-économique des régions côtières.

Camille VALERO