

La piraterie maritime est en baisse, mais il ne faut pas baisser la garde

dimanche 17 mars 2013, par [Olivier d'AUZON](#)

Citer cet article / To cite this version :

[Olivier d'AUZON](#), **La piraterie maritime est en baisse, mais il ne faut pas baisser la garde**, *Diploweb.com : la revue géopolitique*, 17 mars 2013.

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser un "pourboire" (tip) à votre convenance via le site <https://fr.tipeee.com/diploweb> . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.

Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

La piraterie, par exemple en Somalie, est l'une des conséquences des crises politiques. La lutte contre ce phénomène qui coûte chaque année entre 3,5 et 8 milliards de dollars aux armateurs du monde entier passe donc avant tout par une approche politique, et non pas seulement par une solution militaire.

LE NOUVEAU rapport du Bureau Maritime International (BMI) publié en janvier 2013 indique que le nombre d'attaques de pirates a baissé de 48% pour atteindre 297.

La baisse des actes de piraterie maritime au large des côtes somaliennes se confirme, mais les attaques se font plus nombreuses et violentes dans le golfe de Guinée

La **Somalie** est passée au deuxième rang mondial avec 49 attaques répertoriées (contre 160 en 2011), Contre toute attente, l'Indonésie affiche 81 attaques, cette dernière double presque son bilan de 2011, lorsque 41 attaques avaient été enregistrées.

S'agissant de la Somalie, on notera volontiers que l'action conjuguée des [forces navales étrangères](#) déployées au large de ses côtes, les mesures de sécurité passives ainsi que la présence d'équipes de protection à bord des navires de commerce ont ainsi permis que **le nombre d'attaques pirates passe allègrement de 237 constatés en 2011 à 75 pour l'année 2012.**

Quoi qu'il en soit, cette accalmie sur le front de la piraterie dans le Golfe d'Aden ne doit cependant pas conduire les navires qui circulent dans cette zone à être moins vigilants !

Les pirates sont particulièrement violents dans le golfe de Guinée

[L'Afrique](#) dans son ensemble connaît assurément un nombre élevé d'actes de piraterie, la baisse constatée en Somalie et dans le golfe d'Aden étant compensée en partie par une hausse continue des incidents dans le golfe de Guinée. Les pirates qui sévissent dans cette région sont particulièrement violents et le risque est qu'ils étendent leur zone d'opérations du Nigéria, là où ils sont actuellement les plus actifs, vers le Bénin et [la Côte d'Ivoire](#).

De fait, la Côte d'Ivoire est touchée à son tour par les actes de piraterie qui se multiplient dans le golfe de Guinée : 58 navires ont été attaqués sur les côtes de l'Afrique de l'Ouest en 2012.

Un pétrolier français, battant pavillon luxembourgeois, a été détourné en janvier 2013 et libéré après une semaine au large de la Côte d'Ivoire, dans les eaux du golfe de Guinée où les actes de pirateries sont en progression. Deux des 17 marins avaient été légèrement blessés et pris en charge médicalement et une partie de la cargaison a été volée.

Parti du port ivoirien d'Abidjan le 31 janvier 2013 avec 3 000 tonnes de gasoil, le navire en avait déchargé une partie sur un autre bateau avant d'être détourné à 139 kilomètres du port.

Pour les autorités ivoiriennes, qui de leur propre aveu n'ont pas de navires destinés à la surveillance des eaux maritimes, c'est le troisième acte de piraterie en moins de cinq mois.

Toujours en janvier 2013, un pétrolier nigérian battant pavillon panaméen avait été victime

d'une attaque de pirates à son ancrage d'Abidjan. Début octobre 2012, un tanker grec avait subi une attaque semblable au même endroit.

Jusqu'à présent, la Côte d'Ivoire avait été préservée de la piraterie en mer qui se développe dans le Golfe de Guinée. Fréquente au Nigeria, premier producteur de pétrole d'Afrique, la piraterie a gagné les eaux du Bénin, où les attaques de navires avaient explosé en 2011.

"Il apparaît que les pirates se déplacent vers la Côte d'Ivoire car le Nigeria et le Bénin ont augmenté la fréquence de leurs patrouilles dans le Golfe de Guinée", note Noel Choong, responsable du département de piraterie du Bureau maritime international qui siège à Kuala Lumpur

Mais il y a plus, le colonel Mamadou Mariko, directeur technique à l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), basée à Abidjan indique que les "groupes armés qui piratent les navires sont parfaitement informés sur le potentiel de chaque pays et savent que de ce côté du Golfe de Guinée, il n'y a pas beaucoup de surveillance" ? En Côte d'Ivoire "Il y a urgence", a-t-il alerté : Abidjan doit prendre "le problème à bras-le-corps"

Pour mémoire, le 16 janvier 2013, un pétrolier battant pavillon panaméen avait été victime d'une attaque de pirates à son ancrage à Abidjan, la capitale économique de Côte d'Ivoire. Les 16 membres de l'équipage avaient été séquestrés et tout le chargement débarqué. Début octobre 2012, un tanker grec avait subi une attaque semblable au même endroit. Les pirates s'étaient enfuis après avoir emporté leur butin, dont la nature n'avait pas été précisée

Jusque-là, la Côte d'Ivoire avait été préservée de la piraterie en mer qui se développe dans le golfe de Guinée. Quasiment tous les 58 « incidents » recensés par le BMI sur la côte ouest de l'Afrique en 2012, qui se sont soldés par la prise en otage de 207 membres d'équipage, se sont produits dans cette zone.

Le phénomène inquiète [l'Union européenne](#), dont 13 % des importations de pétrole et 6 % des importations de gaz proviennent de cette région.

Dans ce contexte, en janvier 2013, l'Union européenne a mis en place le programme CRIMGO (Routes maritimes critiques du golfe de Guinée), qui vise à renforcer la formation des garde-côtes et l'échange des informations sur les actes de piraterie dans sept pays du golfe de Guinée : le Gabon, les îles de Sao Tomé-et-Principe, la Guinée équatoriale, le Cameroun, le Nigeria, le Bénin et le Togo.

Qu'on y songe, **le Nigeria**, fort de sa position enviée de premier producteur de pétrole d'Afrique, est depuis longtemps le pays le plus affecté par la piraterie sur les côtes ouest de l'Afrique. Entre 2008 et 2012, le BMI y avait recensé 98 actes de piraterie, de vols à main armée commis en mer et de pollution maritime. En 2012, la moitié des actes de piraterie dans le golfe de Guinée concernait encore le Nigeria. Mais la piraterie est en hausse au Togo, où les attaques sont passées de 5 en 2011, à 15 en 2012.

Les côtes de l'Afrique de l'Ouest sont désormais identifiées comme le nouveau point chaud de la piraterie, où les tankers chargés de brut sont particulièrement visés

Piraterie : une activité structurée et mafieuse

L'activité, devenue extrêmement structurée, renseignée sur les cibles à attaquer, mafieuse, est plus florissante que jamais puisque les rançons acquittées s'élèvent à un montant moyen de 3,4 millions d'euros.

De fait, la piraterie maritime est un mal endémique. Mais elle n'a jamais atteint l'apogée actuel : les victimes se comptent par centaines chaque année, cargos, pétroliers, porte-conteneurs, remorqueurs, barges, pêcheurs, yachts... Et les marins qui y sont embarqués.

La situation dans le golfe d'Aden tend malgré tout à s'améliorer en raison de la présence des forces navales notamment déployées par l'Union européenne (Atalanta) et [l'OTAN](#) (Ocean Shield).

Pour autant **les pirates somaliens se sont adaptés à la situation** en modifiant leur mode opératoire en utilisant des navires capturés pour lancer leurs assauts et en étendant leur zone d'action dans l'océan Indien, allant même jusqu'au canal du Mozambique.

La piraterie au large des côtes somaliennes est en passe de devenir une entreprise criminelle de plusieurs millions de dollars, mais son développement a un autre coût, souvent délibérément ignoré : la violence croissante à laquelle se trouvent confrontés des milliers de membres d'équipage quand ils sont capturés.

Il en résulte, des négociations plus difficiles et longues, pression sur les familles et armateurs, acheminement incertain des rançons, distribution des parts de rançon très aléatoire, implication de réseaux internationaux. S'agissant des petits armateurs, ils peuvent se montrer défaillants à pouvoir payer les sommes exigées ; et parfois même abandonner les équipages.

S'agissant des zones d'approche de la Somalie, la piraterie y revêt un caractère unique, liée notamment à l'importance stratégique du golfe d'Aden pour les flux maritimes, en particulier énergétiques, et aux modes opératoires spécifiques des pirates.

Afin de faire face à cette menace, diverses actions ont été mises en œuvre : l'opération Atalanta (sous l'égide de l'Union européenne), l'opération Ocean Shield (forces navales OTAN), une coalition maritime de circonstance (la TF 151, dans le cadre des forces maritimes américaines dans la zone Moyen-Orient et océan Indien (USNAVCENT), ainsi que des actions menées par des forces navales de nombreux pays (Chine, Russie, Inde, Japon, Indonésie, Malaisie, Arabie Saoudite, Yémen...).

L'utilisation du territoire somalien comme base pour déployer leurs activités de piraterie est grandement facilitée par le fait que l'histoire récente de la Somalie a vu la formation de nombreuses bandes armées qui sont équipées de matériels militaires sophistiqués et en grand nombre.

Jusqu'à récemment, les pirates utilisaient des skiffs isolés aux capacités opérationnelles et géographiques réduites. Aujourd'hui, il s'agit de bateaux mères permettant de porter la menace en haute mer, au grand large (plus de 2,5 millions de km²)

De fait, il y a peu, ces pirates qui disposaient d'une expérience opérationnelle bien sommaire

d'attaques face à des cibles faciles (*soft targets*) et de moyens rudimentaires de navigation, possèdent désormais des équipements modernes utilisés tant pour la communication que pour la navigation, ou pour l'armement lourd.

Bref, toute une chaîne logistique opérationnelle et des tactiques d'attaques non seulement très efficaces mais aussi très rapides (15 minutes en moyenne !). Celles-ci s'adaptent constamment aux contremesures de défense et qui se révèlent imparables (jusqu'à dix skiffs attaquant en meute à la fois un même bateau). Ces attaques s'appuient très souvent sur des réseaux de renseignements qui se développent avec l'argent des rançons et la vitalité des organisations « criminelles ».

Dans cette perspective, les ressources humaines apparaissent quasi inépuisables : il y aurait environ 3000 pirates en Somalie, prêts à en découdre, à tout tenter, surtout quand ils ne possèdent rien !

De plus, par les faiblesses criantes des structures étatiques de ce pays, incapable de faire régner l'ordre et contrôler leur territoire. « ... la crise que traverse la Somalie est bien consécutive au fait que le Gouvernement fédéral de transition n'a les moyens ni de tenir les pirates à distance ni de patrouiller dans les voies de circulation maritime internationales proches des côtes du pays ou dans ses eaux territoriales et d'en assurer la sécurité... » déclarait-on lors de la conférence des Nations unies consacrée à la piraterie, organisée à Dubaï en avril 2011.

C'est donc bien **l'état de faillite** de cet État qui est l'explication première du développement des activités criminelles des bandes de pirates au large de ses côtes.

Les zones d'action des pirates sont aujourd'hui immenses. D'abord limitées aux eaux côtières, elles s'étendent désormais à près de 1000 km au large, en pleine mer, comme l'ont montré les attaques du chalutier français *Le Drennec* ou du pétrolier saoudien *Sirius Star* intercepté à plus de 450 milles au large. Les surfaces à surveiller représentent ainsi plus d'un million de kilomètres carrés, deux fois la superficie de la France, ce qui veut dire qu'avec vingt bateaux en permanence - une flotte qu'on rêverait de réunir, chaque unité, sous réserve que leurs actions soient coordonnées, aurait la charge d'un carré de 225 km de côté. Avec dix bateaux, on passe à un carré de 320 km.

Ces chiffres ont peu de réalité physique, mais ils donnent des ordres de grandeur destinés à illustrer la difficulté de l'exercice. Imagine-t-on notre pays entièrement surveillé par cinq véhicules de gendarmerie ou de police répartis sur l'ensemble du territoire ?

Dans ce contexte, il y a lieu de s'interroger sur le peu de moyens de lutte déployés par la mobilisation internationale (EUROFOR, Atalanta) à juguler le développement de la piraterie, surtout lorsque les perspectives conjoncturelles se révèlent défavorables : traitement de la dette des États occidentaux qui conduit mécaniquement à l'assèchement des moyens militaires et autres engagés.

Traquer les pirates coûte cher et le Pentagone a commencé à tirer des fusées rouges. Pour alerter le Congrès, l'institution militaire américaine a fait intervenir William Wechsler, le Deputy Assistant Secretary for Counternarcotics and Global Threats.

Wechsler, le 15 juin 2011, a été clair : même en déployant toutes les forces navales au monde dans la zone d'activités des pirates (une zone de près de 9,9 millions de km²), il serait impossible de dissuader toutes attaques et de protéger tous les navires qui croisent dans l'océan Indien. "Il va falloir que l'industrie (du transport maritime) prenne ses responsabilités", a-t-il martelé.

Dès lors, **le ton monte chez les armateurs**. Morten H. Engelstoft, Directeur des opérations de *Maersk Line* fulmine : « Il est complètement inacceptable que nos équipages soient exposés à la piraterie. Nous partageons complètement le point de vue de nos officiers qui estiment qu'au niveau international, on n'en fait pas assez ».

Une taxe sur la piraterie n'est-elle pas évoquée ?

A la suite des attaques répétées contre des superpétroliers, le *Lloyd's of London*, premier marché mondial de l'assurance-réassurance, évoque ouvertement l'imposition d'une "taxe à la piraterie".

L'assurance d'un navire, appelée "coque-cargaison" dans le jargon, ne couvre pas les cas de piraterie. Les armateurs voulant se protéger doivent acheter une assurance de guerre pouvant aller jusqu'à 0,2 % de la valeur du navire, excluant la cargaison assurée par l'affréteur. "Le coût du maintien de la liberté de navigation sur les voies commerciales mondiales est transféré aux armateurs et affréteurs, et au bout du compte aux consommateurs", souligne le *Lloyd's*.

Les armateurs redoutent l'effet d'un accroissement des primes d'assurance ou du renforcement de leur sécurité sur leurs frais généraux, alors que le secteur est gravement touché par la récession économique. Le prix du pétrole est très volatil, et la valeur de la cargaison est indexée sur ce cours.

Les multiples impacts économiques de la piraterie méritent d'être soulignés : surcoûts des assurances, surcoûts d'exploitation avec primes, facture carburant, surcoût des routes de détournement, frais sécuritaires engagés, perte d'exploitation des navires immobilisés, recrutement équipage fragilisé, impact environnemental CO₂ des émissions induites par la survitesse, impact sur le consommateur.

De fait, un groupe d'experts pilotés par l'ONG *One Earth Future* ont-ils cherché fin 2010 à chiffrer l'impact économique global de ce phénomène : entre 7 à 12 milliards de dollars par an.

Alors que faire ?

Pour réduire le risque, la Communauté internationale, les Etats et les sociétés privées ont proposé des réponses variées.

Depuis quelques années, les normes internationales (ISPS) imposent aux bateaux des moyens de sécurité-sûreté supplémentaires (AIS, SSA ...) et à prendre des dispositions pour diminuer leur vulnérabilité et améliorer leur protection (zones d'accès restreintes, évaluation et plan de sûreté du navire, exercices et formation sûreté des équipages, désignation de responsables

qualifiés (SSO, CSO).

Malgré quelques succès, les limites politiques, opérationnelles, juridiques et matérielles des moyens militaires de la force internationale anti piraterie (Mission « Atalanta ») sont démontrées tous les jours par la poursuite des prises de navires par les pirates.

Le recours aux sociétés privées ?

La présence de personnels armés à bord des navires de commerce apparaît-elle comme une protection fiable à 100% ?

Toute efficace qu'elle soit, elle a toujours un coût et demeure limitée à des cas bien particuliers. Par ailleurs, elle est déconseillée par l'Organisation Maritime Internationale qui craint une escalade de la violence.

S'agissant de militaires en service, elle n'est accordée que dans un petit nombre de cas très particuliers (matériels très sensibles, navires et cargaisons stratégiques...).

S'agissant des services des sociétés privées proposant du personnel ou escortes armés, leurs garanties de résultat sont limitées par les contraintes légales de toutes sortes (régime juridique de l'Etat du pavillon, des eaux territoriales traversées, droit international, règles d'engagement des armes...), et des risques de dérapages existent. Ainsi en 2010, le *MSC Melody*, en transit au large de la corne d'Afrique, avait repoussé une attaque. Mais les échanges de feu avaient fait deux blessés à bord du paquebot, dont un passager.

De fait, d'une manière générale, les armateurs et les assurances étaient jusqu'à récemment assez réticents à les solliciter.

Mais aujourd'hui, les armateurs français, à l'image de *CMA CGM*, passent aux gardes armés (comme bon nombre de leurs homologues étrangers), pour assurer la sécurité de leurs navires dans les zones infestées par la piraterie.

Et depuis 2011, *CMA CGM* emploie des gardes armés sur une demi-douzaine de ses porte-conteneurs (qui ne sont pas armés sous pavillon français).

Par ailleurs, les contremesures matérielles sont actuellement d'une efficacité très relative : barbelés sur les francs bords, mais qui se révèlent dangereux à manipuler et difficiles à installer, des lances à eau et autres moyens dirigés mais qui exposent leurs servants à devenir des cibles, « citadelles » et blindage de protection inefficaces contre des grenades à charges creuses ou l'incendie volontaire.

Mais la meilleure protection n'est-elle pas le haut bord associé à une vitesse supérieure à 15 nœuds et une mer formée (supérieure à force 3 beaufort) ?

Il faut continuer à lutter contre la piraterie

Il n'y a pas d'autre choix, il faut lutter résolument contre la piraterie pour assurer la sûreté de la navigation. Elle est une véritable gangrène qui met en péril la vie des marins, qui entrave la liberté des échanges désormais indispensables au bon fonctionnement de notre planète.

La situation dans le golfe d'Aden tend à s'améliorer en raison de la présence des forces navales notamment déployées par l'Union européenne de l'UE (Eunavfor Atalanta), de l'OTAN (Ocean Shield) et de la coalition emmenée par les Américains (CTF 151).

Au sein d'Atalanta, la France déploie un dispositif de plus de 250 hommes articulé autour d'une frégate et d'un avion de patrouille maritime, en plus des éléments français pré-positionnés.

Par ailleurs l'Union européenne n'a-t-elle pas approuvé il y a peu le lancement d'une nouvelle mission « EUCAP Nestor » civile dans le cadre de sa politique de sécurité et de défense commune dans l'Océan indien et au large de la Corne de l'Afrique pour lutter contre la piraterie somalienne ?

De fait, la mission « EUCAP Nestor » a ainsi pour objectif de renforcer les capacités maritimes des pays de la région (à l'exception de la Somalie) et, en Somalie, d'assurer la formation d'une force de police côtière mais aussi des juges.

Dans cette perspective, Djibouti, le Kenya, les Seychelles et la Somalie ont accepté l'assistance proposée par l'UE. La durée de « l'EUCAP NESTOR » a été fixée à deux ans et dispose d'un budget de 22,8 millions d'euros.

Atalanta peut toucher les pirates à terre

Par ailleurs on soulignera que la force Atalanta a la possibilité de neutraliser les moyens logistiques des pirates à terre, sur le littoral et au mouillage, avant que ces moyens ne permettent aux pirates de conduire des attaques. Dans cette perspective on indiquera que le 15 mai 2012, un hélicoptère d'Atalanta y a notamment frappé une base arrière de pirates dans la région de Galmudug, au centre de la Somalie

Pour autant, déclare le commandant adjoint de l'opération Atalanta, le contre-amiral italien Gualtiero Mattesi : « Nous avons devant nous un succès tactique mais réversible. Il est essentiel que la pression sur les pirates et sur leur business model soit maintenue, voire amplifiée. Cela passe par l'application des meilleures pratiques. ».

Dès lors l'heure ne saurait être au relâchement !

Les grandes nations doivent montrer leur détermination, faute de quoi l'impunité des pirates pourrait susciter ailleurs d'autres vocations.

Si les pirates sont des gueux en haillons, il ne faut pas lire que le combat est facile, il est au contraire complexe.

La piraterie est l'une des conséquences de 20 ans de crise politique en Somalie. La lutte contre ce phénomène qui coûte chaque année entre 3,5 et 8 milliards de dollars aux armateurs du monde entier passe avant tout par une approche politique, et non pas seulement par une solution militaire.

De fait, le **meilleur moyen de se débarrasser de la piraterie dans le golfe d'Aden est d'avoir un gouvernement somalien stable.**

Quand l'Etat est fort la piraterie ne prospère pas

Quand l'État est fort, la piraterie ne prospère pas. Il y a là un axe d'effort pour les Nations unies, mais aussi pour les pays qui sont en mesure de proposer un modèle administratif robuste, pas obligatoirement centralisé, mais qui confie la force publique aux représentants déconcentrés de l'État.

Copyright Mars 2013-Ozon/Diploweb.com.com

Sources

Rapports annuels du Bureau Maritime International, 2010, 2011, 2012, 2013.

Comité économique et social européen, TEN/496, Piraterie maritime : renforcer la réaction de l'UE, Bruxelles, le 16 janvier 2013.

Le pétrolier français piraté au large des côtes ivoiriennes libéré, AFP, 6 février 2013.

La piraterie maritime au plus bas en cinq ans, Le Monde.fr , 22 janvier.2013.

Contenir la piraterie : des réponses complexes face à une menace persistante, Hugues EUDELIN Focus stratégique n° 40 (IFRI), novembre 2012.

Ne pas baisser la garde maintenant !, Nicolas Gros-Verheyde, Bruxelles2.eu, 7 septembre 2012.

IMB Notes Increase in Piracy Off West Africa, 6 septembre 2012.

gallice-security.com, note septembre 2012.

P.-S.

Consultant juriste pour l'Union européenne, la Banque mondiale et la Banque Africaine de Développement