

# note n°03/2015

9 janvier 2015

**Olivier d'Auzon**

Consultant auprès d'organisations internationales

FONDATION  
*pour la* RECHERCHE  
STRATÉGIQUE

## Piraterie maritime : l'Afrique à l'abordage !

### Résumé

Le dernier 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

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. Le contexte straté-

gique comme la situation en Somalie permettant aux pirates d'agir n'a pas encore fondamentalement changé. En joignant leurs forces, les efforts contre la piraterie sont aujourd'hui plus efficaces et peuvent faire plus qu'aucun navire, marine, pays ou organisation seule. Mais même avec toute cette présence militaire, les efforts de nos forces navales ne peuvent garantir la sécurité de la région. L'application des meilleures pratiques – « Best Management Practices » qui en est aujourd'hui à sa version 4 est donc plus que jamais de rigueur.

### **Abstract**

*The latest report from the International Maritime Bureau (IMB) released in January 2013 reveals that the number of Pirates attacks decreased of 48% and it is currently*

rising up to 297.

*As a matter of fact the decrease of maritime piracy attacks along the Somalian coast is being confirmed; but the attacks are more numerous and more violent in the Gulf of Guinea .*

*Somalia reached the second world rank with 49 attacks (against 160 in 2011). Against all the odds, Indonesia is rising 81 attacks, this later almost increases its record by 100% when 41 attacks were recorded in 2011.*

*This is indeed a tactical success, therefore it is reversible. It is up most important to keep the pressure on the pirates and that the business model is being maintained, or amplified.*

*The strategic context as the current situation in Somalia in connection with the pirates modus operandi did not change fundamentally.*

*Gathering our forces, efforts against piracy are becoming more efficient. The current impact can do more than a single ship, navy, country or Organization. But even with the military forces, efforts provided by the navy is not in a position to ensure safety within the whole region. It is essential that the implementation of the fourth generation "Best Management Practices" (BMP), version 4" should be maintained...*



Le rapport du Bureau Maritime International (BMI) sur la piraterie maritime publié en janvier 2014, indique que les pirates ont été moins actifs sur les mers du monde en 2013. 264 incidents de piraterie ont été recensés l'an dernier, confirmant le mouvement de repli observé depuis quelques années, avec 297 faits constatés en 2012 (- 11 %) et 445 en 2011 (- 41%).

Si le nombre d'actes de piraterie maritime a baissé dans le monde en 2013, le nombre d'enlèvements en mer a, à l'ombre des médias, bondi dans le golfe de Guinée, selon le rapport de l'organisation. 138 incidents ont été enregistrés à travers le monde, contre 177 sur la même période en 2012. Les détournements ont chuté de 20 à sept en 2013, tandis que le nombre de marins pris en otage est tombé de 334 à 127.

Pour autant, on ne saurait oublier l'Asie. Du côté de l'Indonésie, 106 incidents ont été recensés en 2013 par le Bureau maritime international, contre 81 en 2012 et 46 en 2011.

Mais, tempère le rapport du BMI, « *la plupart des attaques dans les mouillages et eaux indonésiens restent des vols opportunistes de faible niveau, sans comparaison avec les incidents plus sérieux constatés en Afrique* ».

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), laissant la première place du podium à l'Indonésie. Avec 81 attaques, cette dernière double presque son bilan de 2011, qui avait alors enregistré 41 attaques.

De fait, 966 marins ont été victimes d'attaques en mer dans le golfe de Guinée en 2012, contre 861 au large de la Somalie. Les statistiques du Bureau Maritime International font état, pour la première fois, du dépassement des actes de pirateries de la zone ouest-africaine par rapport au très surveillé bassin somalien. Le BMI fait aussi état d'un mode opératoire très différent dans le golfe de Guinée, « très violent » et visant principalement au siphonage des navires transportant des hydrocarbures.

Le rayon d'action des pirates du golfe de Guinée s'est élargi par rapport à la zone initiale qui se situait devant les côtes nigérianes. Il couvre désormais les approches du Bénin, de la Côte d'Ivoire, du Cameroun, de la Guinée équatoriale, du Gabon et du Togo. 206 marins ont été pris en otage durant ces actions en 2012, 5 ayant été tués.

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 allégrement 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.

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.

Cinquante et un actes de piraterie ont été répertoriés en 2013 dans la région du golfe de Guinée, soit le chiffre le plus important depuis 2008 !

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 piraterie 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 semble 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 n'indique-t-il pas 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* ».

M. Mukundan, Directeur du BMI a exhorté les dirigeants d'Afrique centrale et de l'Ouest à mettre en application un accord conclu le 25 juin 2013 autour de la création d'un organe régional chargé de lutter contre la piraterie dans le golfe de Guinée et d'un code de conduite commun. « *Ce [code de conduite] doit se traduire rapidement en faits sur l'eau. Si ces attaques ne font pas l'objet d'un contrôle, elles seront plus fréquentes, plus audacieuses et plus violentes* », a-t-il mis en garde.

Pour la 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.

Jusqu'à-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 enviable 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.

Le 18 août 2012, un pétrolier avait été détourné au large de Lomé. Un autre camion-citerne avait été attaqué à proximité, le 28 août 2012. Tandis que le 5 septembre 2012, un camion-citerne avait été arraisonné au large de Lagos. Dans ce dernier cas, l'équipage s'était réfugié dans la citadelle du navire, tandis que la Marine nigérienne avait envoyé un hélicoptère et un navire de guerre pour tenter de sauver le navire.

Le BMI estime le coût des marchandises volées en 2012 dans le golfe de Guinée dans une fourchette de 34 à 101 millions de dollars (25 à 75 millions d'euros). Les pays les plus concernés sont notamment le Nigeria, le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon et le Togo.

Dans ce contexte, l'emploi d'enfants pirates serait en pleine augmentation en Afrique et en particulier en Somalie. Comme les enfants soldats, la plupart des enfants pirates ont été kidnappés et agissent contre leur gré.

Même si aucune étude complète n'a pour le moment été diffusée, ce phénomène préoccupant est courant dans cette zone de l'Afrique où bon nombre d'enfants de moins de 15 ans, n'ont souvent d'autre solution pour survivre, que de s'affilier à un clan et d'intégrer des groupes armés ou pirates.

L'activité, devenue extrêmement structurée, renseignée sur les cibles à attaquer, mafieuse, est plus florissante que jamais puisque les rançons acquittées varient de 2 à 5 millions de dollars par bateau, avec une période de détention moyenne de 157 jours.

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 (Eunavfor, Atalanta), de l'OTAN (Ocean Shield) et de la coalition emmenée par les Américains (CTF 151).

Du reste, pour 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. Le contexte stratégique comme la situation en Somalie permettant aux pirates d'agir n'a pas encore fondamentalement changé* ». « *En joignant leurs forces, les efforts contre la piraterie sont aujourd'hui plus efficaces et peuvent faire plus qu'aucun navire, marine, pays ou organisation seule* » poursuit-il. Mais « *même avec toute cette présence militaire, les efforts de nos forces navales ne peuvent garantir la sécurité de la région. L'application des meilleures pratiques – Best Management Practices* » est donc plus que jamais de rigueur.

Au moins deux raisons expliquent la baisse des actes de piraterie.

La première, tient aux moyens militaires considérables qui sont déployés sur la zone.

Outre la mission Atalanta, qui compte aujourd'hui cinq bâtiments et quatre avions de patrouille maritime, une force de l'Otan et une coalition maritime conduite par les Etats-Unis combinent leurs efforts pour lutter contre la piraterie. Des bâtiments d'autres pays, comme la Chine, le Japon ou la Corée du Sud, participent également à la protection de cette immense zone maritime.

Au total, 30 à 40 navires de ces différentes forces coopèrent actuellement dans cette zone de près de 17 millions de km<sup>2</sup>.

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.

Deuxième facteur de baisse des actes de piraterie : 70 % des navires de commerce qui croisent dans la zone appliquent désormais des mesures de protection passives, la première étant de s'enregistrer auprès d'une entité internationale basée à Bahreïn, qui suit les déplacements des bateaux.

D'autres protections sont directement destinées à empêcher les attaques, comme la pose de barbelés le long des navires ou la mise en œuvre de canons à eau pour repousser des assaillants.

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.

Jusqu'à récemment, les pirates somaliens étaient connus pour la correction dont ils faisaient preuve envers leurs captifs. Mais aujourd'hui, les otages sont passés « à tabac », maintenus de force sous l'eau ; certains ont eu les parties génitales enserrées dans des fils de fer et ont été soumis à des simulations d'exécution sophistiquées.

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 réseau internationaux. S'agissant des petits armateurs, ils peuvent se montrer défaillants à pouvoir payer les sommes exigées ; et parfois même abandonner les équipages.

Si la piraterie maritime connaît assurément aujourd'hui une ampleur inquiétante et terrifiante, le phénomène de la piraterie n'est pas nouveau.

De fait, en 78 av. J.-C., le jeune Jules César, banni de Rome par l'empereur Sylla, est capturé par des pirates en mer Égée. Il sera libéré après 38 jours de détention contre le versement d'une rançon de 50 talents d'or (somme énorme pour l'époque), avant de se retourner vers ses ravisseurs et de les exterminer.

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 prépositionnés.

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 n'ont-ils pas 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. Et il est prévu que ce dispositif soit étendu à la Tanzanie.

## **Les pirates somaliens utilisent du matériel de plus en plus sophistiqué**

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 km<sup>2</sup>).

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.

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 contre-mesures de défense 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 3 000 pirates en Somalie, prêts à en découdre, à tout tenter, surtout quand ils ne possèdent rien !

## **Une activité lucrative**

L'activité est assurément lucrative. On estime que le coût du matériel nécessaire pour pré-

parer une attaque s'élève à 70 000 dollars. Lorsque l'attaque est perpétrée à l'aide d'un bateau-mère, la dépense n'est plus que de 10 000 dollars. Le montant moyen des rançons est évalué à 5 millions de dollars, versées après parfois six mois de négociations, avec un risque de sanction très faible. En 2010, 95 % des pirates arrêtés, soit 700 personnes, avaient été relâchés sans jugement ni sanction.

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.

### **La piraterie maritime est devenue une entreprise criminelle très structurée**

Depuis 2008, la piraterie maritime est devenue une entreprise criminelle très structurée aux ramifications internationales brassant de colossales fortunes.

Qu'on y songe, une enquête diligentée dans le Puntland par *Somalia Report* souligne ainsi que tout en haut de la pyramide règneraient les « investisseurs », véritables hommes d'affaires, officieux locaux ou chefs pirates.

Dans ce contexte, « L'investisseur » paye pour les provisions, les armes, le fuel et les bateaux pour au moins huit pirates, avant même que l'opération ne soit lancée.

S'il dépense 2 000 \$, il percevra 200 000 \$ pour chaque million de rançon obtenu. Après le détournement et durant toute la période d'attente de la rançon, l'investisseur paye pour tout ce dont les pirates ont besoin, y compris le fuel, la nourriture ou le khat... révèlent Jean Guisnel et Vivianne Malher<sup>1</sup>.

Quant au chef, celui qui est à la manœuvre, il est choisi, en principe, par les pirates eux-mêmes. Il doit obligatoirement avoir une expérience militaire, car c'est lui qui montera le premier à l'abordage.

Une fois le bateau et son équipage maîtrisés, il gardera la tête du groupe durant l'ensemble du détournement et édictera les règles à bord assorties s'il y a lieu des sanctions en cas de transgression.

Forte des relais yéménites et kenyans, la piraterie maritime joue assurément un rôle important dans le trafic de réfugiés, d'armes à partir de la Somalie ou à destination de l'intérieur du Continent africain comme vers la péninsule arabique avec Dubaï comme plaque tournante, font remarquer Jean Guisnel et Vivianne Malher.

Pour s'en convaincre, on cherche souvent des preuves... mais le Bureau du Département d'Etat américain pour les affaires internationales de drogue n'a-t-il pas clairement souligné que : « *Les pirates blanchissent surtout des rançons dans le Nord de la Somalie, ainsi que peut-être dans les pays voisins, le Moyen-Orient ou l'Europe* » ?

De fait, les officiels du Puntland pourraient faciliter le blanchiment des rançons. L'argent des rançons financerait l'immobilier, des biens de luxe et des entreprises.

Cet argent, extorqué par les financiers pirates aux entreprises de transports maritimes et de transport s'évapore à travaux des tuyaux du système des *Hawala*.

### **Le système des hawala**

De quoi s'agit-il ?

Une organisation originale qui avec le temps s'est érigée en intermédiaire obligé pour les Somaliens. Un système traditionnel entièrement basé sur la confiance, qui évite de passer par un réseau bancaire classique, sans traçabilité, qui est fort utile pour ces transactions !

Chacun sait que les hawala ont su se moderniser grâce à des réseaux efficaces de téléphonie mobiles et d'internet, pour donner naissance à de grandes structures entreprises commerciales, des exemples de réussite à l'image de Dahabshill ou Amal, sociétés somaliennes aujourd'hui basées à Dubaï.

La diaspora leur apporterait des fonds, de l'équipement et des informations, en échange du butin des rançons.

Ainsi, certains pays proches de la Somalie voient affluer une partie des masses de dollars, fruit du trafic lucratif des pirates qui cherchent à investir dans le développement immobilier notent Jean Guisnel et Vivianne Malher. Dès lors, Mombasa et Nairobi voient fleurir des constructions à tout-va. Et ainsi grâce à cette manne collectée par la piraterie, les immeubles de standing grimpent à toute vitesse et de nouveaux quartiers surgissent de terre, comme Eastleigh, le quartier préféré des investisseurs somaliens dans la capitale kenyane, surnommé « Petit Mogadiscio ».

En 2009, près de 26,2 millions de dollars auraient ainsi fait leur entrée dans l'économie de ce pays. Résultat, les prix de l'immobilier ont flambé, triplant en quelques années, soulignent les journalistes Jean Guisnel et Vivianne Malher.

De fait, le service des narcotiques du Département américain, dans son rapport de 2010

tendrait à certifier que le système financier kenyan blanchirait plus de 100 millions de dollars par an, y compris un montant indéterminé de fonds liés à la piraterie en Somalie.

Les pays du Golfe ne sont pas en reste. Ce même rapport affirmerait que les Émirats seraient utilisés comme centre financier par les réseaux pirates opérant au large des côtes de Somalie.

## **Les Zones d'action des pirates sont immenses**

Les zones d'action des pirates sont aujourd'hui immenses. D'abord limitées aux eaux côtières, elles s'étendent désormais à près de 1 000 km au large, en pleine mer, comme l'ont montré les attaques du chalutier français *Le Drennec* ou du pétrolier saoudien *Sirius Star* intercepté en 2009 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 Counter-narcotics and Global Threats*.

Wechsler, le 15 juin 2011, a été clair : « même en déployant toutes les forces navales au monde dans la zone d'activité des pirates (une

1. Jean Guisnel et Viviane Mahler, *Pirates de Somalie*, Paris, Ed. Grasset et Fasquelle, 2012, 320 p.

zone de près de 9,9 millions de km<sup>2</sup>), 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, la 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'affrètement. « Le coût du maintien de la liberté de navigation sur les voies commerciales mondiales est transféré aux armateurs et affrètement, et au bout du compte aux consommateurs », souligne la 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 d'équipage fragilisé, impact environnemental CO<sub>2</sub> des émissions induites par la survitesse, impact sur le consommateur.

De fait, un groupe d'experts piloté par l'ONG *One Earth Future* a-t-il 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 % ?

Tout 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 armées, 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 contre-mesures 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) ?

Dans ce contexte, on soulignera volontiers que les plus grands porte-conteneurs, ceux qui transportent 14 000 boîtes, mesurent plus de 300 mètres de long et 50 mètres de large. Les critères de vulnérabilité sont d'une part, la vitesse et d'autre part, la hauteur du franc-bord, c'est-à-dire la distance entre la ligne de flottaison et le pont principal.

## Pour autant, il faut continuer à lutter contre la piraterie

Il n'y a pas d'autres 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.

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.

## Les problèmes sont en mer, les solutions à terre

La pêche illégale et le déversement de déchets toxiques sont souvent présentés comme un élément déclencheur de la résurgence de la piraterie à partir de 2005.

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.

Pour mémoire, depuis la chute du gouvernement de Siad Barre en 1991, la Somalie est en proie à un profond chaos. L'anarchie des seigneurs de la guerre a nécessité l'intervention des Nations Unies de 1992 à 1995.

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

Les succès rencontrés dans le détroit de Malacca ont aussi des raisons géopolitiques. Le déclin de la piraterie maritime, ces derniers temps, correspond à une relative période de stabilité des relations internationales dans la région, et un renforcement de l'autorité étatique, avec des régimes qui se consolident, comme en Indonésie ou au Bangladesh.

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.

Pour l'heure le *Gouvernement de Transition somalien* (TFG), créé en 2004 à l'issue de la conférence de Mbagathi au Kenya, a pris fin officiellement le 20 août 2012. Après huit ans d'existence, marqués par des conférences de paix et extensions diverses, son mandat s'est enfin achevé... avec un bilan assez peu glorieux.

Une corruption endémique à laquelle s'ajoutent des querelles lancinantes entre les principaux responsables. Voilà autant de raisons qui a poussé la communauté internationale à faire pression pour qu'une feuille de route aboutisse à la création de nouvelles institutions.

Un rapport du groupe de contrôle de l'ONU sur la Somalie et l'Erythrée, publié le 12 juillet 2012, n'a-t-il pas plaidé pour la mise en place de sanctions contre les dirigeants somaliens corrompus ? Il révèle ainsi que jusqu'à 70 % des revenus de l'Etat s'envolent dans la nature et que la situation favorise les islamistes Al Shebab. Ce document indique que d'anciens hauts responsables gouvernementaux seraient impliqués dans des scandales. Il appelle de plus le Conseil de sécurité à imposer des

sanctions dans les plus brefs délais. Ce rapport fait valoir que si notamment le président Sharif Cheikh Ahmed, ou encore le président du Parlement Sharif Hassan, ne sont pas directement accusés de corruption, ils sont pour autant assurément bien cités dans des scandales.

« Sur 10 dollars reçus par le TFG en 2009-2010, 7 ne finissent jamais dans les caisses de l'Etat », estime notamment le rapport. Ce sont par ailleurs plus de 12 millions de dollars qui auraient été dilapidés par les bureaux du président, du Premier ministre et du président du Parlement en 2011. La même année, une autre étude de la Banque mondiale signalait même un trou de 131 millions de dollars dans les revenus du TFG sur l'exercice 2009-2010. Dans ce contexte, il est clair que beaucoup de responsables du TFG considèrent volontiers les règles et institutions financières comme des obstacles à contourner ou à ignorer. Ils ne font absolument aucune distinction entre finances publiques et privées.

Le rapport de l'ONU révèle aussi, comment le Puntland, région autonome du nord-est de la Somalie est associé aux institutions de transition. Son président, Abdirahman Farole, ainsi que ses fils, n'ont-ils pas exercé un contrôle direct sur les activités de firmes étrangères impliquées dans l'exploration pétrolière et la lutte contre la piraterie ? Ces activités ont drainé d'importants financements en provenance de Dubaï, et – tout en ayant un impact certain sur l'industrie criminelle des pirates – ont principalement bénéficié via des sociétés-écran à d'anciens mercenaires sud-africains préalablement actifs en Angola et en Afrique de l'Ouest pour le compte de la défunte Executive Outcomes.

Dans cette perspective, le Conseil de sécurité des Nations Unies n'a-t-il pas décidé de renouveler pour 13 mois le mandat du groupe de contrôle, et ce jusqu'au 25 août 2013 ? Son objectif ? Procéder à l'examen de nouvelles sanctions à l'encontre d'individus...

Or, on l'aura compris, lutter contre la corruption tient de la gageure quand un grand nombre d'élus somaliens ont bel et bien trempé allégrement dans cette activité.

---

*Les opinions exprimées ici n'engagent que la responsabilité de leur auteur*

## **Auteur**

Olivier d'Auzon est ancien expert associé auprès de la Division des transports de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies à Genève, il est à présent Consultant juriste auprès de l'Union européenne, la Banque mondiale, la Banque Africaine pour le développement, la Banque Asiatique pour le Développement.

Il a publié :

*Le droit du commerce électronique* (Link), Édition du Puits fleuri, 16 février 2004

*Le contrat de distribution internationale*, Éditions Francis Lefebvre, 15 avril 2003

*Modèles de contrats commerciaux en anglais* (Link), Éditions d'organisation, 11 septembre 2002

*Kit vendre sur Internet*, Éditions du Puits fleuri, 5 mai 2008

*L'Afrique des nouvelles convoitises* (collectif), Éditions de l'Ellipse, 31 août 2011

## **Dernières publications**

- Philippe Chapleau, « Les nouvelles stratégies des ESSD anglo-saxonnes après l'Irak et l'Afghanistan, note n° 02/2015, 8 janvier 2015
- Gilles Boquérat, « Après Peshawar : la fin des compromissions ?, note n° 01/2015, 7 janvier 2015
- Marek Menkiszak, « The Russian-Ukrainian War and European Security », note n° 19/2014, 17 December 2014
- Général (cr) Olivier Paulus, « De l'amphibie dans les actions fluviales et côtières ou le concept de Riverine, note n° 18/2014, 16 décembre 2014
- Jerzy M. Nowak, « L'évolution de l'OTAN et les intérêts polonais de sécurité », note n° 17/2014, 10 décembre 2014
- Régis Genté, « La crise ukrainienne vue de Géorgie », note n° 16/2014, 10 décembre 2014

La Fondation pour la Recherche Stratégique est une fondation reconnue d'utilité publique. Centre de recherche indépendant, elle réalise des études pour les ministères et agences français, les institutions européennes, les organisations internationales et les entreprises. Elle contribue au débat stratégique en France et à l'étranger.

**WWW.FRSTRATEGIE.ORG**

**4 BIS RUE DES PÂTURES 75016 PARIS TÉL : 01 43 13 77 77 FAX 01 43 13 77 78**

**ISSN : 2273-4643**

**© FRS-TOUS DROITS RÉSERVÉS**