



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Piraterie : Perturbation de l'économie maritime?

Peu de sujets ont autant mis le monde maritime en ébullition que la question de la piraterie maritime qui, lorsqu'elle sembla étouffée dans les détroits d'Asie du Sud-Est, connut une réémergence africaine médiatiquement très inquiétante. Menace pesant sur la mondialisation pour certains, épiphénomène pour d'autres, la piraterie maritime revêt de multiples formes, toutes très spatialisées et qui impactent de manière différenciée le commerce maritime mondial. L'impact de la piraterie sur le navire, son équipage et sa cargaison, c'est-à-dire sur les trois objets potentiels de la menace, est souvent ignoré. Si le débat fait rage quant aux causes et aux traitements, c'est l'étude de ces objets qui peut contribuer à une meilleure compréhension du phénomène.

Contexte géopolitique

Un déboire de la mondialisation

Acte de vol, de violence ou détournement des navires, la piraterie est quasi aussi ancienne que la pratique du commerce par l'homme sur les mers du globe. Mais dans un monde où la fluidité des échanges, les problématiques de sûreté et la concentration des richesses ont sacralisé le commerce, elle n'est plus un lointain phénomène de marges en voie de colonisation ou un outil politique actif dans les luttes européennes (l'exemple des Caraïbes à partir du XVI^e siècle en est l'archétype). La maritimisation de l'économie mondiale, la densification des échanges et la paix relative qui règne sur les océans depuis une soixantaine d'années ont fortement renforcé le contraste entre des littoraux oubliés et le reste du monde et ont multiplié les tentations. Dans le même temps, l'effondrement des blocs bipolaires a laissé en friche des territoires clefs au profit de nouveaux avatars stratégiques plus pressants. Ces modifications majeures, souvent rapides, du pavage économique-stratégique mondial ont permis l'émergence de nouvelles zones endémiques de la piraterie, souvent activité la plus visible de réseaux terrestres pratiquants toutes sortes de trafics et commerces illégaux. Alors, qu'elle soit asiatique, somalienne, africaine ou autre, la piraterie s'inscrit dans une recomposition globale des échanges mondiaux et des avantages qu'en tirent les populations littorales.

Un phénomène de portée mondiale

Ces vingt dernières années, à l'échelle du commerce mondial, on peut proposer une différenciation de deux grands types de zones à risque en matière de piraterie. Une large partie des grandes zones à risque est riveraine de la route maritime mondiale est-ouest. Ces espaces, Océan Indien, Asie du Sud-Est, Mer de Chine, exceptionnellement piraterie caraïbe ou incidents européens, sont directement liés au transport maritime

d'envergure mondiale et à ses acteurs. De ce fait, cette piraterie nécessite un important niveau d'organisation des pirates, des réseaux de soutien et des moyens de lutte conséquents. Ces derniers sont plus aisément mobilisables du fait de l'importance stratégique des flux impactés et de la dimension des prises.

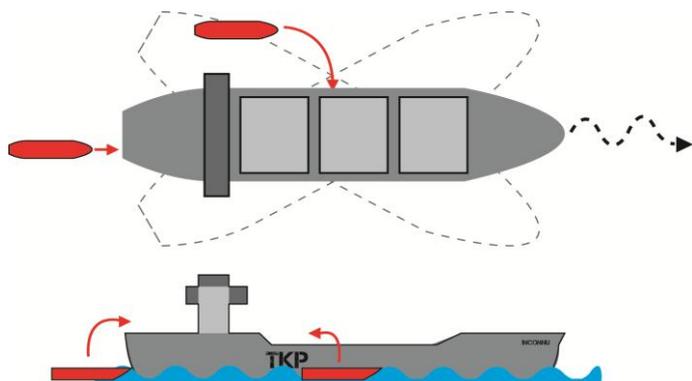
D'autre part, les axes maritimes secondaires ou éloignés constituent une zone de menace plus marginale. Le phénomène y est beaucoup plus multiforme, répondant à des crises ponctuelles et souvent constituées d'opérations de brigandage de petite envergure. L'organisation des groupes de pirates est donc moins efficace, les prises moins importantes (plaisanciers, navires côtiers de ravitaillement de plateformes offshore...). Toutefois, en Afrique de l'Ouest et sous couvert de revendications politiques, la piraterie reste encore sporadique mais est de plus en plus problématique pour la France, touchant aux intérêts de Bourbon et Total.

Cependant, les crises liées à la piraterie ont des origines multiples : si elles s'organisent davantage autour du racket en Asie, elles doivent parfois leur genèse au basculement de ces petits rackets côtiers en entreprises structurées. Concernant la piraterie en Somalie, qui a fait renaître médiatiquement l'activité, ce basculement est lié à une prise de conscience du potentiel économique des activités littorales que représentaient les navires de pêche étrangers puis les caboteurs et navires de ligne. Le changement d'échelle des attaques présente un cas relativement singulier de développement de la piraterie, facilité par l'accumulation, en moins de dix ans, des facteurs locaux : défaillance de l'Etat, réseaux commerciaux terrestres développés, armes, équipements et main d'œuvre disponibles, situation politique floue, goulet que forme le Golfe d'Aden pour le trafic mondial, temps de réponse de la communauté internationale.

Le navire-cible: illustration de la flotte mondiale

Typologie des navires et risques associés. Un navire devient le plus souvent une cible privilégiée à certains moments : au mouillage, dans un port, lorsqu'il navigue à vitesse réduite. Pourtant, on constate de plus en plus fréquemment des attaques sur des navires croisant très au large des côtes. Dans ce contexte, certains navires sont particulièrement exposés en raison de leurs caractéristiques nautiques (franc-bord bas, souvent inférieur à 5 mètres, vitesse inférieure à 10 nœuds, manœuvrabilité réduite, type de propulsion faible ou défaillant). L'âge et l'état général du navire sont donc des facteurs importants au regard de sa capacité à manœuvrer pour éviter et repousser les attaques. La probabilité d'une panne ou d'une vitesse réduite en raison de l'usure du navire augmentent sensiblement les probabilités de ciblage par les pirates. Les consignes données aux navires les plus anciens par les autorités internationales, notamment le signalement de toute avarie navale, illustrent l'intérêt du bon état d'un navire comme première mesure d'évitement des attaques.

Attaques en haute mer et manœuvres d'évitement



La durée de l'attaque est souvent extrêmement courte : entre la détection des navires pirates et l'investissement de la proie, il se passe généralement moins d'une dizaine de minutes. Ce très court laps de temps démontre la motivation des pirates mais aussi le caractère démuni du navire face à cette menace. Répondant à un faisceau de facteurs (navire ralenti, tombé de la nuit, météo favorable, etc), l'attaque s'avère un risque difficile à contrer.

Contrairement à certaines idées reçues, les navires symboles du commerce maritime mondial (les pétroliers et les porte-conteneurs) ne sont pas forcément les premières cibles. Il est frappant de constater une relative similitude de répartition entre les types de navires constituant la flotte mondiale et ceux attaqués. L'exception notable constitue les "general cargos" très représentatifs de la flotte mondiale et comparativement moins attaqués : ces derniers sont moins susceptibles

de croiser au large de l'Est de l'Afrique, en raison de leur présence moindre sur la route Est-Ouest.

Comparaison par type de navire marchand (+300gt) entre flotte mondiale et attaques, 2009, compilation Isemar

	Flotte mondiale		Navires attaqués	
	nombre	%	nombre	%
Vraquiers	7 395	17.2	109	26.8
PC	4 639	10.8	63	15.5
Tankers	9 159	19.8	63	15.5
General cargo	14 061	32.8	53	13
Ro-Ro	1 331	3.1	8	2
Liquid gaz tanker	1 419	3.2	6	1.5
Car carrier	1 457	3.4	4	1
Reefer vessel	1 100	2.6	4	1
Total	46 155	100	406*	100

(*) 406 navires attaqués dont 25 navires non marchands.

La multitude des attaques et le nombre réduit de zones à risques autorisent à s'interroger sur un éventuel ciblage de certains Etats. Cette idée est apparue séduisante pour certains dans un contexte de lutte contre le terrorisme international : certains pavillons ou certains intérêts financiers seraient-ils davantage ciblés que d'autres? On peut penser qu'il n'en est rien. En effet, davantage au regard du pavillon qu'au regard de la flotte contrôlée, on peut constater une répartition des navires cibles en adéquation sensible avec la répartition observée au sein de la flotte mondiale.

Répartition des actes de piraterie selon la flotte contrôlée et selon le pavillon (nb navires), 2009, compilation Isemar

Répartition	Flotte immatriculée (+300 gt)		Flotte contrôlée (+1 000 gt)		
	monde	piraterie	monde	piraterie	
Panama (1)	6 380	69	Allemagne (3)	3 476	64
Libéria (2)	2 067	38	Grèce (2)	3 094	59
Singap. (6)	1 311	32	Singap. (12)	761	45
Marshall (3)	969	29	Hong Kg (8)	614	20
Antigua (18)	1 093	24	Japon (1)	3 674	16
Malte (8)	1 350	21	UK (9)	740	14
Hong Kg (4)	1 145	21	Turquie (17)	1 156	14
Bahamas (7)	1 260	18	Inde (16)	403	11
Chypre (10)	866	13	Norvège (5)	1 468	10

(x) Rang mondial en capacité.

L'équipage : la première cible avant le navire ?

L'inégalité du sort des marins. L'enlèvement est devenu l'un des piliers de l'économie de la piraterie, la capture du marin s'affirmant progressivement comme un objectif privilégié des pirates en raison de leur valeur d'échange. Contrairement au recel de la marchandise ou à l'exploitation d'un navire volé, l'enlèvement offre une manne financière directe, ne nécessitant pas de réseaux marchands puissants. La rançon espérée dépend fortement de la nationalité du marin et de l'identité de son employeur. On peut citer l'exemple d'un vraquier ukrainien et contrôlé par des intérêts grecs, à bord duquel 24 membres d'équipages ont été gardés prisonniers, dont plusieurs gravement malades, et que les propriétaires semblaient avoir totalement abandonnés pendant 5 mois. En panne faute de carburant, les perspectives de sortie de crise parurent

longtemps compromises, avant le paiement d'une rançon inespérée de plusieurs M US\$. Au total ce sont entre 3500 et 4000 marins qui ont été kidnappés par les pirates durant la première décennie du XXI^e siècle dont la majorité dans l'Océan Indien. Dans ce contexte, les conditions d'emploi des marins sont particulièrement visibles lors de périodes de crise tels les enlèvements : un capitaine américain semble avoir plus de chance de salut qu'un matelot chinois dont l'emploi est stigmatisé par une certaine précarité. D'autres formes de violences, comme le racket, les menaces et les agressions physiques, sont les risques directs auxquels doivent faire face les équipages. Moins extrêmes que l'enlèvement, elles restent une source de tensions et de souffrances.

La responsabilité de l'armateur mise en cause? Le cadre juridique français de la responsabilité de l'armateur envers son équipage en cas de piraterie reste encore assez incertain. Comme tout employeur, l'armateur est tenu, envers ses marins d'une obligation de sécurité, c'est-à-dire qu'il doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs. Le droit maritime ne reconnaît pas la faute inexcusable comme fondement de la mise en œuvre de la responsabilité civile de l'armateur et ainsi du versement d'une indemnisation, bien que dans ce cas, l'armateur ait conscience de l'éventuel danger auquel il expose ses salariés. Sur le plan pénal, en cas de décès ou de blessures, l'armateur pourrait être poursuivi pour homicide ou blessures involontaires en cas de reconnaissance d'une faute d'imprudence ou de négligence. En théorie, de telles fautes pourraient être retenues si, par exemple, l'armateur refusait de faire appel à l'assistance des convois militaires proposés ou dans le cas où l'armateur mettrait en place un panel de mesures de sécurité et de prévention mais ne s'assurerait pas de leur application concrète et effective. Toutefois, il faut convenir que l'attitude française est moins procédurière qu'ailleurs et que surtout, en pratique, l'armateur choisit les options de prévention et de protection conjointement avec son Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail, organe constitué de représentants élus du personnel.

Le rôle des marins dans l'application des consignes.

Le rôle des marins dans l'application de consignes toujours plus exigeantes a semble-t-il été nettement renforcé. L'application du code ISPS et les directives de l'OMI sur "la prévention et la répression des actes de piraterie" nécessitent une charge de travail supplémentaire, répartie entre les membres de l'équipage selon les directives propres à chaque armateur. Ainsi un poste de garde au mouillage, une ronde ou les procédures de communication et de veille apparaissent comme des charges annexes qui s'accumulent pour l'équipage dans un contexte d'équipages déjà réduits parfois au strict minimum voire moins. Par ailleurs, l'application des procédures, lorsqu'elles ont été mises en place par l'armateur, n'est

pas systématique et reste à l'appréciation du commandant. Une large partie des mesures serait davantage des outils d'image que réellement des mesures opérationnelles. Malgré des formations "sûreté" proposées à certains marins et qui devraient être généralisées lors de la prochaine révision de la convention STCW, l'équipage ne demeure pas suffisamment préparé à cette tâche qui reste annexe à son métier de marin. Une formation du type "gestion de crise et comportement humain", sensibilisant aux prises d'otage, pourrait être étendue à tous les équipages.

La cargaison : une cible par ricochet

Les types de marchandises touchées.

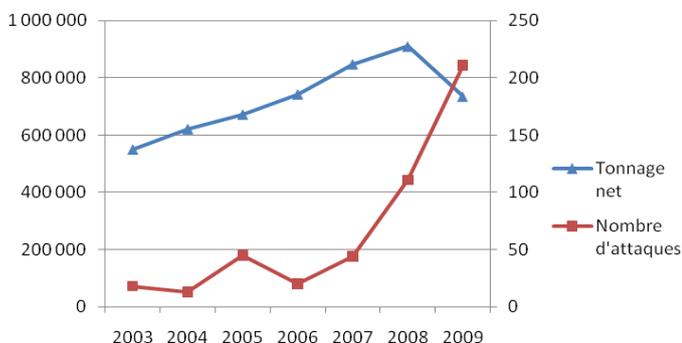
A l'exception de quelques réseaux, notamment en Mer de Chine, qui ciblent et revendent la marchandise, la cargaison ne constitue généralement pas le critère déterminant dans le choix du navire qui sera attaqué.

Devenu aujourd'hui le premier trafic en valeur, devant les trafics énergétiques, les biens manufacturés conditionnés en conteneurs n'attirent pas forcément davantage les pirates. La majorité des attaques concerne le vrac ou certains navires spécialisés dont les cargaisons ne sont pas déchargeables ou revendables aisément. Même dans le cas du *Faina* qui transportait des armes à destination du Soudan, le pillage de la cargaison fut extrêmement limité. La cargaison n'étant pas la motivation première, la menace présumée que ferait peser la piraterie sur l'économie mondiale, symbolisée par les conteneurs, n'est pas corroborée.

Lignes et diffusion. Une des premières mesures pour pallier les effets de la piraterie a été d'envisager le détournement des zones à risques, par exemple en déroutant les navires par le Cap et donc en évitant le passage par le Canal de Suez. L'expérience testée (et proposée) notamment par Maersk n'a pas été concluante et n'a du coup pas remis en question la pérennité de la grande route Est-Ouest. Même les navires les plus menacés (navires lents ou bas) continuent d'utiliser le corridor maritime le plus direct. L'étalement océanique de la piraterie somalienne a d'ailleurs prouvé que les mesures de détournement n'étaient ni économiquement ni stratégiquement une solution durable. Les mesures cumulatives de défense s'avèrent généralement suffisantes à la sécurisation du trafic. C'est ainsi que Maersk, sur la route entre Oman et le Cap, n'hésite pas à choisir un transit direct le long de la côte orientale de l'Afrique en ayant recours à des sociétés militaires privées (SMP). A contrario, certaines compagnies ont pu opter pour un choix stratégique opposé en contournant les Seychelles au moyen d'une route océanique moins exposée aux risques, bien que

beaucoup plus longue. On a ainsi toutefois constaté que certains approvisionnements de l'Afrique de l'Est et du Programme Alimentaire Mondial ont été gênés.

Evolution du trafic au Canal de Suez sur la période d'activité des pirates somaliens



Les statistiques du Canal de Suez montrent qu'il est difficile d'évaluer l'impact de la piraterie sur la route maritime mondiale en raison du contexte de crise économique généralisée à tous les secteurs d'activité dont le secteur du transport maritime. Cependant, les années de croissance et de structuration de la piraterie somalienne (2003-2009) ont cohabité avec une progression de la fréquentation de Suez, laissant penser qu'au regard de l'importance stratégique de la route, la piraterie n'est rien de plus qu'un facteur dérangeant, mais pas un facteur limitant pour le commerce maritime. L'augmentation du prix des marchandises à la revente a permis aux compagnies d'éponger les surcoûts en assurances, en mesures de sûreté et les surcharges de soute, l'ensemble atteignant une hausse d'environ 1%.

Les marchés connexes

A l'économie du transport maritime se sont greffés des marchés connexes plus ou moins directs qui participent à la question de la piraterie maritime. La construction navale, les assurances, les sociétés militaires privées et les sociétés d'équipement de défense se sont engouffrées dans une économie de la piraterie qui dépasse largement les seuls intérêts des pirates. En 2008, l'Institut britannique Chatham House chiffrait à entre 16 et 30 M US\$ le coût des rançons, pendant que 16 Mds US\$ étaient investis dans toutes les formes de lutte, de protection et de surcoûts. Les primes d'assurances ont augmenté via, entre-autre, l'application de surcharges pour les conteneurs, mais cela reste sans comparaison avec, par exemple, l'explosion des assurances lors de l'attentat contre le *Limburg*. Si parfois le risque de piraterie est associé au risque de guerre, on constate que les assureurs réclament plus souvent une multiplication de moyens de protection.

Le créneau qui a connu une croissance fulgurante est celui de la sûreté, à travers l'entrée sur le marché des

poils lourds des SMP (Pistris, Xe...) mais aussi d'une multitude de nouvelles sociétés de toutes nationalités. Ces milices privées deviendraient attractives du point de vue de quelques acteurs privés, bien que toujours stigmatisées par de nombreux Etats. A ce développement, il faut ajouter les fabricants d'armes non-létales (canon à eaux, filets, dispositifs de surveillance...) et les chantiers de construction proposant des solutions comme le "donjon". Enfin, il faut signaler le retour en force des marines militaires de nombreux pays qui voient un atout stratégique à la lutte anti-piraterie dans leur occupation des océans, et qui, dans certains cas, proposent aux armateurs une privatisation de leurs services, sous forme d'une offre onéreuse mais efficace.

A contrario, la pêche, la plaisance et la croisière connaissent des années difficiles, particulièrement dans l'Océan Indien. Les plaisanciers se font de plus en plus rares dans les zones d'activités des pirates somaliens, mais l'expansion de leur zone de chasse pose dorénavant le problème jusque dans des paradis touristiques (Seychelles, Maurice), où la plaisance est une activité économique importante. Les forces internationales, si elles n'interdisent pas la plaisance dans ces zones, la déconseillent formellement, l'affaire du *Tanit* étant l'exemple le plus marquant de ces dernières années. La croisière a connu également une diminution de son activité notamment après l'attaque du *Ponant*. Les escortes ou l'emploi systématique aux SMP sont devenus la règle des croisiéristes (protection et maintien de l'activité). Ces mesures ont été efficaces car aucun incident n'a, depuis, débouché sur un tel détournement. Le cas de la pêche demeure lui aussi difficile à gérer avec de nombreux incidents contraignant les armements à se protéger avec des moyens privés (Espagne) ou publics (France) et à délaissier certaines zones de pêche de l'Océan Indien. Un mal pour un bien, cela pourrait contribuer au renouvellement des stocks dans ces zones temporairement délaissées. On peut enfin avancer l'argument selon lequel la piraterie est elle-même un marché connexe du transport maritime, le salaire des pirates restant bien faible au regard de l'ensemble du business.

Anne GALLAIS BOUCHET, ISEMAR
François GUIZIOU, UMR 6554 LETG – ISEMAR

Octobre 2010 – ISSN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours
Directeur de la rédaction : Paul Turret
Institut Supérieur d'Economie Maritime (droits réservés)

La cartographie associée à cette Note de synthèse
est disponible sur notre site : www.isemar.fr