

LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE A L'ASSAUT DE LA PIRATERIE

Par Awa SAM LEFEBVRE
Doctorante du Centre de droit maritime et océanique

La préservation de la libre circulation des personnes et des biens est un des gages du développement du trafic maritime. Dès lors, toute volonté de contre carrer cette liberté en mer est regardée comme une atteinte à un droit fondamental: la liberté de navigation. Ainsi, il est devenu impératif, comme dans tous les modes de transport, d'assurer un niveau de sûreté suffisant. Depuis les attentats terroristes de New York et de Madrid, celle-ci est devenue une priorité accrue. Les Etats-Unis ont été, face à cet événement traumatisant du 11 septembre, érigés en porte drapeau du mouvement contre les actes illicites tels que le terrorisme ou encore la piraterie qui retiendra toute notre attention. Celle-ci s'est accentuée avec le développement des échanges internationaux avec des origines qui remonteraient à celles de la navigation maritime elle même¹. L'actualité récente du détournement d'un voilier français le *Ponant* avec à son bord les membres de l'équipage séquestrés plusieurs jours, a mis en lumière la gravité de la piraterie pour la navigation maritime et le trafic commercial. Phénomène en plein essor avec le déploiement d'équipements de pointe et un dispositif dont le seul but est la recherche du profit, la piraterie a longtemps était assimilée à du brigandage. La réalité est devenue toute autre car elle est aujourd'hui affaire de professionnels qui s'organisent et s'équipent avec l'argent tiré de leurs méfaits. En amont, un tri est effectué par les pirates qui se focalisent sur le pavillon et la taille du navire souvent signe de richesse.

Assimilée à la haute mer et considérée comme le premier délit pénal international, la piraterie renvoie de manière générale à tout acte illicite contre les personnes et les biens transportés. On serait tenté de l'assimiler à des notions voisines similaires telles que le vol à main armée ou le terrorisme alors qu'elle s'en différencie fondamentalement du fait de leurs natures ou lieux de survenance respectifs. Le droit international considère comme un vol à main armée tout acte illicite intervenu dans les eaux territoriales alors que l'acte de piraterie doit forcément survenir en haute mer pour être considéré comme tel. Et parallèlement au terrorisme qui sévit par conviction politique et/ou religieuse, aucun idéal, à part la recherche du profit ne gouverne l'action des pirates². L'idéologie est donc déterminante même si les deux notions ont en commun l'usage de la violence.

Le concept de piraterie tel que prévu par la convention de Genève du 29 avril 1958 et repris par l'article 101 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 fait ressortir

¹ Pascal POLERE, La piraterie maritime aujourd'hui .DMF 659, Mai 2005, p 387.

² Martine Le bihan Guénolé, Sûreté maritime et terrorisme, in Revue de droit commercial maritime, aérien et des transports, 2003, p.87.

➤ « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dégradation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées et dirigés contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord en haute mer ou contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. »

➤ « tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef lorsque son auteur a connaissance des faits dont il découle que ce navire ou cet aéronef est un navire ou un aéronef pirate »

➤ « tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis précédemment ou commis dans l'intention de les faciliter. »

Deux éléments matériels ressortent de cette définition à savoir le lieu de survenance des actes et l'intervention d'un second navire dans l'accomplissement du délit. La définition nous paraît inadaptée au regard de la réalité. Plusieurs actes pouvant être qualifiés d'actes de piraterie surviennent non loin des côtes, des ports, et dans des zones territoriales sous contrôle étatique alors que les instruments pertinents continuent de limiter la piraterie à la haute mer³. Dès lors, le risque de voir limiter la reconnaissance ou l'application de la notion d'acte de piraterie à une variété d'actes illicites et de voir ainsi sortir du cadre normatif une série d'actes qui vont demeurer impunis est grand. Pire encore, les pirates en possession de cet élément vont accomplir leurs forfaits avant d'aller se réfugier dans les eaux territoriales d'Etats complaisants. Cette situation est encore plus vraisemblable dans les zones archipélagiques où la surface maritime est plus étroite.

LA REALITE DE LA MENACE

Avec l'essor du trafic maritime, on assiste au développement des actes illicites avec une toute particulière recrudescence au large de la corne de l'Afrique, dans le Golfe de Guinée, au large de l'Afrique de l'ouest, dans le détroit de Malacca ou à proximité des Etats de l'Asie du Sud Est. Cette dernière zone concentre à elle seule 70% des attaques perpétrées⁴. Les côtes Indonésiennes ne sont pas en reste puisque 121 des 445 attaques officiellement répertoriées s'y sont déroulées en 2003. Très récemment, un tribunal de la région semi autonome du Puntland dans le nord de la Somalie a condamné sept pirates et quatre complices à la prison à vie pour prise d'otage d'un bateau des Emirats arabes unis le 21 avril 2008. De même, le *Playa de Bakio*, un navire thonier espagnol a été pris d'assaut par un groupe de pirates armés qui exigeait le paiement d'une rançon pour la libération de l'équipage retenu en otage. Naturellement un constat s'impose puisqu'on se rend compte que dans tous ces Etats une certaine instabilité politico-économique sévit. La situation est telle qu'aucun contrôle des eaux territoriales ne peut être effectué. C'est dire que la piraterie sévit principalement dans des zones où un pouvoir politique fort fait défaut. Par conséquent, laissés à eux mêmes, les pirates n'ont aucun contre poids hormis les milices privées qui peuvent être déployées par l'armateur afin de veiller aux cargaisons.

³ Cas de Convention de Montego Bay signée en 1982

⁴ Voir sur le question E.Frecon, Pavillon noir sur l'Asie du sud Est : histoire d'une résurgence de la piraterie maritime ,Paris IRASEC-L'harmattan 2002

Le schéma repose sur un pillage du navire ou encore sur la prise d'otages avec demande de rançon à l'armateur. Les pirates agissent partout où la possibilité leur est offerte ; au large des côtes ou en haute mer, le lieu importe peu. C'est ainsi que, certaines zones restent toujours sous leur contrôle. Une fois capturés, les navires sont maquillés avant d'être revendus à des armateurs peu scrupuleux⁵. A ce titre, le cas d'un cargo japonais détourné est très significatif. En 1998, ce dernier battant pavillon panaméen et transportant 3000 tonnes d'aluminium disparaissait avant d'être retrouvé sous un autre nom dans un petit port chinois sans nouvelle de ses 14 membres d'équipages sud coréens et chinois. Mais, le plus choquant demeure peut être la complicité de certaines autorités locales qui ferment les yeux sur ces pratiques ou bâclent les enquêtes qui n'aboutissent pas et pour lesquelles les coupables jamais arrêtés⁶. Cette complicité criminelle s'explique certainement par le fait que ce sont des pavillons qui, du fait de la nature laxiste des relations qu'ils entretiennent avec leurs navires ne possèdent aucune emprise sur ceux-ci et sont donc incapables de juger un quelconque pirate qui relèverait de leur juridiction.

L'ampleur du problème est telle qu'il a fallu partir à la recherche de solutions ponctuelles avec des réponses souvent différenciées selon la politique envisagée par l'armateur du navire ou l'affréteur. C'est ainsi que le programme alimentaire mondial a bénéficié d'un dispositif de sécurité et d'encadrement d'États qui se sont relayés pour assurer le bon acheminement des convois alimentaires vers la Somalie en vue de leur distribution. Pour ce faire, la marine française, danoise et maintenant néerlandaise se sont relayées pour l'acheminement de six convois de trente mille tonnes de denrées alimentaires de novembre à février. Pour leur part, les compagnies maritimes ont du recourir à des milices privées et développer de nouvelles stratégies pour parer à l'attaque de leurs cargaisons ou navires.

Dés la fin des années 90, une société britannique Marine Risk Management⁷ a mis en place «un service d'intervention rapide contre la piraterie». Concrètement, ce service s'exécute à deux niveaux. En amont, il s'agira d'installer des balises satellites cachées et permettant de pister le bateau à l'insu des pirates. En aval, des équipes spéciales sont déployées pour retrouver et récupérer le navire. Cette récupération devant débiter par une négociation et en dernier recours «par des méthodes plus intensives». Les croisiéristes, les concernant, ont opté pour une garde rapprochée et l'utilisation d'armes à bord. A ce titre, la compagnie MSC depuis le détournement d'un de ses paquebots *l'Achille Lauro* en 1985, a fait appel aux services d'officines de sécurité installées en Israël qui peuvent intervenir en cas de besoin comme le souligne son PDG Mr Donsati. La même politique est reprise par les compagnies d'origine grecque qui vont plus loin en formant leurs marins à l'école militaire avant de les armer.

Au delà des pertes humaines, la piraterie pèse lourdement sur la balance commerciale des armateurs et des assureurs, l'Élysée parle d'un milliard pour les pertes surtout inhérentes aux assurances⁸. Déjà en 2000, le Bureau maritime international tirait la sonnette d'alarme dans son rapport annuel en dénombant 469 attaques. Cette situation a trouvé une certaine

⁵ Voir Courrier international n° 462 du 9 au 15 septembre 1999, p26

⁶ Piraterie maritime aujourd'hui : des réseaux organisés et des gouvernements laxistes in Armateur de France, Juillet Aout 2002 p 5

⁷ Voir site www.marineriskmanagementuk.com

⁸ Voir site www.rfi/actu/.fr

accalmie avec l'adoption de plusieurs mesures en matière de sûreté. La plus importante d'entre elles étant la mise en œuvre du code ISPS en 2004⁹. En 2007, 263 actes ont été recensés officiellement contre 249 l'année précédente. C'est dire que l'avènement des radars, des satellites et de la haute technologie n'ont pas suffi à éradiquer ce fléau des mers. Pottengal Mukundan, directeur du Bureau maritime international (IMB), attire l'attention des gouvernements sur l'augmentation du nombre d'attaques, *"de plus en plus violentes, après la baisse constatée depuis quatre ans. Parfaitement entraînés et mieux armés, ces pirates constituent une grave menace sur le commerce international"*¹⁰. L'ampleur du phénomène inquiète d'autant plus que les chiffres recensés officiellement ne reflètent pas la réalité ; les armateurs préfèrent ne pas déclarer tous les incidents dits minimes durant lesquels il n'y a pas de victimes ou de dégâts matériels excessifs. De la sorte, ils continuent de rassurer leurs clients sur leurs prestations et ne voient pas leur police d'assurance flamber par une augmentation due à l'aggravation des risques couverts.

LA CREATION D'UNE FORCE INTERNATIONALE : LA REPONSE AUX ACTES ILLICITES?

La codification des mesures visant la répression des actes de piraterie remontent à l'antiquité. Le code nautique connu encore sous le nom des jugements d'Oléron de 1152, fustigeait sévèrement les pirates sans pour autant réussir à réduire considérablement leur action. Avec le temps, la législation s'est peaufinée en essayant de s'adapter à l'évolution du monde maritime. L'Organisation maritime internationale à travers ses recommandations¹¹ et instruments internationaux a adopté une réglementation très étoffée pour régir les actes illicites en général et les actes de piraterie en particulier. La Convention de Rome pour la répression des actes illicites contre la sécurité, celle de Montego Bay ou le code ISPS en particulier ont mis en place un certain nombre de dispositifs qui se sont révélés payants. A une échelle moindre, les Etats directement interpellés par la question, ont mis en place des accords de coopération en matière de criminalité maritime¹². Face à l'incapacité pour les autorités locales de sécuriser leurs zones maritimes, il revient à la communauté internationale de se substituer aux riverains. En vérité, tout se joue selon que l'on se situe dans un pays dit développé ou pas. L'absence de moyens explique ici encore la disparité ou la réalité des solutions appliquées. Comparativement aux États de la région du détroit de Malacca, comme Singapour, la Malaisie ou encore l'Indonésie qui ont su mettre en place des moyens conséquents pour endiguer le problème; les pays riverains comme ceux de la corne de l'Afrique restent dans une position expectative faute de moyens. La sûreté comme la sécurité a un coût conséquent. Selon les chiffres du rapport des transports de l'OCDE paru en juillet 2003 sur la sûreté dans les transports maritimes et portant sur les facteurs de risques et répercussions économiques ; le coût des attaques se chiffre en dizaine de milliards de dollars. Cette étude est révélatrice de la nécessité pour les Etats de coopérer au plan international. C'est ainsi que, comme nous l'avons souligné tantôt, la France après 2001, a été à l'origine

⁹Code ISPS Code International pour la sécurité des navires et des installations portuaires

¹⁰ Voir site www.meretmarine.com

¹¹ Recommandation msc/circ.622/rev 1 du 16 juin 1999

¹² Il s'agit principalement d'accords d'extradition

avec les États Unis d'opérations de surveillance renforcées du Golfe d'Arden. Ces efforts non négligeables restent insuffisants au regard de l'actualité. Il s'agira dorénavant de coopération internationale avec l'avènement souhaité d'une force maritime internationale d'interposition.

Suite à l'affaire du Ponant, le débat a été relancé sur la pertinence de cette question et la France s'est placée en tête de mire pour sa mise en place effective. Cette nouvelle initiative sera au cœur de la réunion organisée prochainement par l'Organisation maritime internationale et réunissant en Tanzanie une vingtaine de pays de l'Océan Indien. L'idée maîtresse est l'acceptation par les États d'un droit de poursuite des pirates combiné à une présence affirmée de forces navales dans les zones concernées. Dans le détail, trois axes seront mis en avant dans le cadre de cette politique de lutte et une différenciation sera opérée selon que l'État est doté de moyens ou pas¹³. Ainsi, comme l'explique M. LEVITTE, conseiller diplomatique du président de la République française, les pays avec peu de ressources sont priés de renoncer volontairement à la barrière symbolique des eaux territoriales de façon à ce que les États qui seraient engagés dans une opération de récupération ne soient pas bloqués à la limite des eaux territoriales. Ces Etats, pourront ainsi « recourir à tous les moyens nécessaires pour aborder, fouiller et arraisonner les navires impliqués dans les actes de piraterie et de les traduire ainsi en justice» sous réserve de l'autorisation du gouvernement concerné qui doit accepter cette incursion sur son territoire. Par la suite, il s'agira d'inciter les Etats ayant suffisamment de moyens à effectuer des patrouilles maritimes internationales dans les zones sensibles. Enfin, les Etats qui, de temps en temps, sont confrontés à la piraterie pourront par avance se déclarer volontaires pour laisser s'opérer les actions prédéfinies. Seulement, la lutte contre la piraterie se heurte souvent à la susceptibilité des Etats qui ne sont pas toujours enclins à renoncer à une part de leur souveraineté en permettant à des forces étrangères de réguler des incidents relevant de leur droit interne.

D'un autre côté, une question reste à déterminer: celle de la compétence juridictionnelle. Une fois la force internationale fonctionnelle et des pirates capturés; l'État du pavillon reste t-il compétent? Les forces internationales se doteront elles d'un tribunal spécial pour les pirates ou demanderont elles aux États riverains de se dessaisir de leur compétence? La question peut paraître insignifiante mais elle se posera forcément comme dans le cas du Ponant à l'occasion duquel la France a demandé et obtenu l'autorisation de la Somalie pour que le jugement se déroule sur son sol. Cette démarche se comprend et se justifie largement surtout concernant des pays en proie à la guerre ou sans moyens. Les États ne désirant pas voir leurs efforts déployés demeurés vains et les pirates impunis, voudront suivre ou avoir une part active dans les jugements de ceux ci. L'impunité de ces derniers ne fera qu'accroître le fléau. D'un autre côté, il est nécessaire de ne pas occulter le fait que le respect et la bonne application du code ISPS peut être un contre poids des plus importants. Toutes les compagnies devront mettre plus l'accent sur le respect par l'équipage du plan de sûreté ou de sécurité du navire. Ce dernier élaboré et mis en place par des personnes efficacement formés pour cette tâche devra prévoir un certain nombre de choses incontournables pour le navire telles que l'équipement de systèmes d'alerte par satellite, la création de zones de refuge fermées à l'intérieur des navires tout en respectant les principes de veille et de discrétion. En

¹³ Voir site meretmarine.com , mot clé piraterie

sus, le BMI préconise l'éclairage des ponts des bateaux, l'installation de barrières électroniques le long du bord et l'équipement des bâtiments de système d'alerte électronique. Ce dernier est déterminant pour espérer retrouver un navire saisi par les pirates. En cas d'attaque, l'armateur et au même titre le centre anti piraterie du BMI, en liaison permanente, avec les autorités côtières sont informés en temps réel et pourront ainsi diligenter toutes les mesures nécessaires. C'est grâce à ce système électronique que le *Selayang*, un pétrolier affrété par la compagnie Shell, a pu être retrouvé après une attaque près du détroit de Malacca et une tentative de vente. L'observation de ces normes peut s'avérer payante même si elle reste coûteuse. Elles sont les seules capables de parer contre les menaces terroristes et face à une volonté internationale qui peut prendre toujours énormément de temps avant d'être appliquée.