

La piraterie actuelle

par Lucien Provençal
Conférence du mardi 19 mars 2013

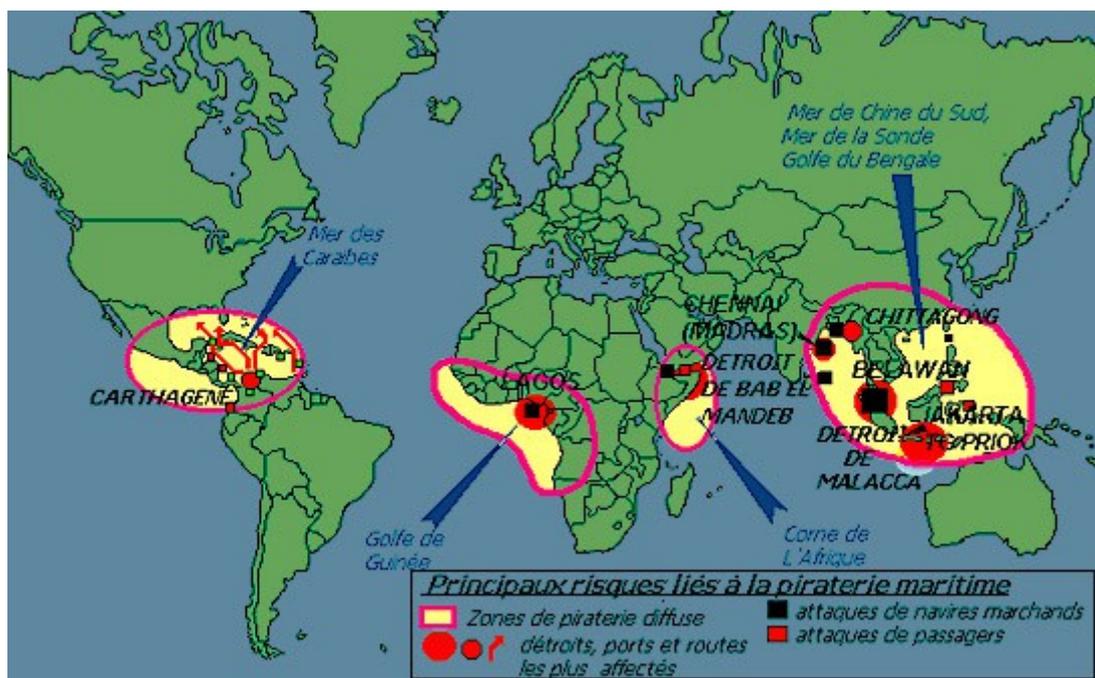
Compte-rendu de Lucien Provençal , mise en page de Michel Régniès

Société Hyéroise d'Histoire et d'Archéologie

Tout d'abord un court rappel historique, qu'est-ce qu'est la piraterie? Elle s'apparente au brigandage dont était victime sur les grands chemins, le voyageur supposé riche; le riverain pauvre cherche à s'emparer par la violence des trésors transportés. Sur mer, les premières victimes furent les Phéniciens régulièrement attaqués par les nombreux îliens du contour méditerranéen. Puis, les victimes furent tous les navigateurs; au fil des temps et avec l'émergence de l'islam et de l'empire ottoman se développa une guerre de course engageant les états prenant prétexte de religion et opposant les mauresques du sud, les Turcs de l'est et les chrétiens d'Espagne, d'Italie et de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem engagés dans des combats tout à fait similaires dont la France s'est souvent tenue écartée.

La piraterie caraïbe a une autre origine; il s'agit de s'emparer des riches galions qui ramènent en Europe les trésors du nouveau monde volés aux Indiens par les conquérants ibériques protégés par la papauté au grand dam des Français, des Anglais et des Hollandais, chauds partisans du « mare liberum ».

Piraterie et course traditionnelles perdurent jusqu'au milieu du XIXème siècle lorsque les nations occidentales émergentes prennent conscience du danger et profitent de la décadence de l'empire ottoman privé de ses bases d'Afrique du Nord.



Piraterie actuelle

En Méditerranée, la cessation officielle de l'activité corsaire résulte du traité qui, le 1^{er} février 1856, met fin à la guerre de Crimée à laquelle la Turquie avait participé aux côtés de la France et de l'Angleterre mais de fait, il n'y avait plus d'action depuis la conquête de l'Algérie par les Français.

Curieusement, c'est aussi sous le second empire que l'ouverture du canal de Suez offre de nouvelles perspectives aux pirates de l'océan Indien; zone traditionnellement soumise aux agressions depuis quatre siècles de voyages aux Indes et en Extrême-Orient. Ensuite, la disparition des empires coloniaux organisés et la naissance de pays nouveaux ont été un facteur de turbulence dans un secteur à risques.

Les principales raisons de cette recrudescence sont:

- l'absence d'autorité de gouvernements confrontés à des rebellions endémiques d'origine parfois tribales qui se développent dans des régions éloignées et incontrôlées,
- l'appauvrissement des habitants privés de leur gagne-pain par des pratiques déraisonnables telles que la surpêche industrielle,
- la non surveillance d'eaux territoriales mal définies,
- l'importance croissante de la navigation dans des passages obligés, aggravée par des contraintes inhérentes à des navires lents, mal protégée aux équipages réduits, désarmés et cosmopolites,
- de longues attentes dans des mouillages peu sûrs,
- l'augmentation sensible du nombre de supertankers dont les cargaisons et les matériels de haute technologie ont une grande valeur marchande,
- la hardiesse et l'imprudence de marins de plaisance tentés par de grandes aventures.

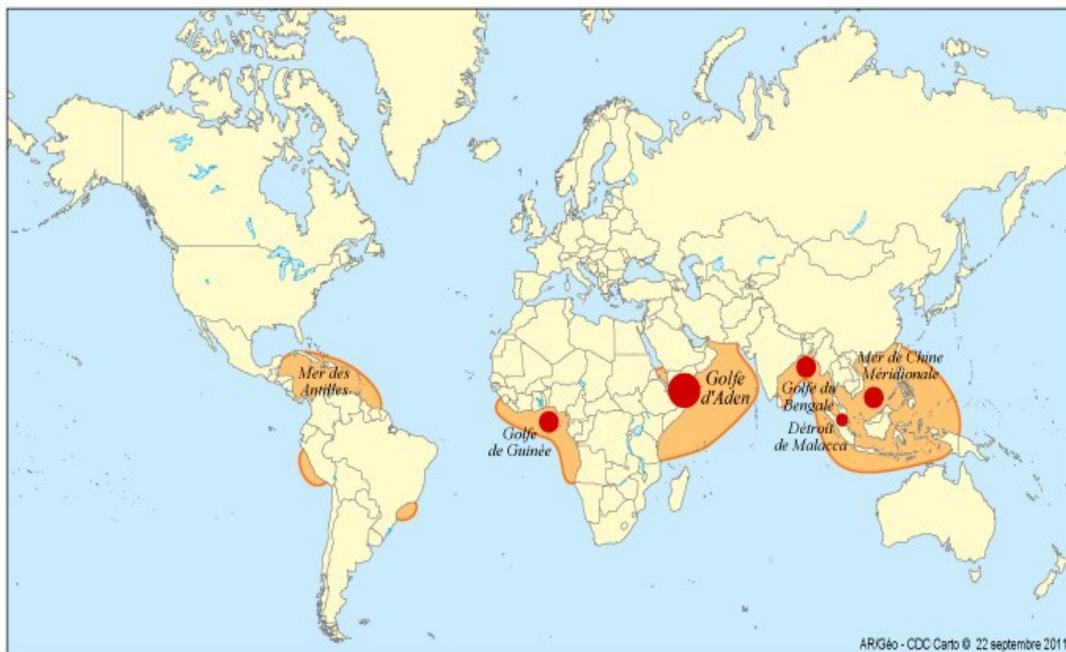
A ce sujet, je signale que le ministère français des Affaires étrangères tient à jour une liste de zones à risques et énoncent des mesures de précautions à prendre indispensables. Je vous les résume:

- connaître les secteurs à risque,
- éviter impérativement la zone de l'Océan Indien qui s'étend du canal de Mozambique et des Seychelles au sud, à Oman au nord et aux Maldives à l'est, et privilégier le transport des navires par cargo pour traverser la zone,
- se signaler impérativement au contrôle naval mis en place et à la cellule de permanence de l'autorité maritime française en place (Alindien* par exemple)

* Dans la Marine nationale française, l'acronyme **Alindien** désigne l'amiral commandant de la zone maritime de l'océan indien (ZMOI) et les forces maritimes de l'océan indien

Quelles sont les zones aujourd'hui menacées?

LA PIRATERIE MARITIME DANS LE MONDE



- Zone connaissant des actes de piraterie maritime
- Zone à risque majeur où les actes de piraterie maritime sont fréquents

- Asie du sud-est (mer de Chine et des Philippines, îles de la Sonde, Indonésie, Bangladesh, Singapour, Malaisie, détroit de Malacca, approches du Sri Lanka).
- Afrique orientale (Tanzanie, Seychelles) et occidentale (Guinée, Bénin, Nigéria, Libéria, Sierra Leone et Côte d'Ivoire).
- Mer des Caraïbes.
- Amérique du sud (Equateur, Pérou, Chili et Colombie).
- Golfe persique, la mer rouge, le golfe d'Aden et bien évidemment la Somalie.

Voyons successivement comment a évolué la situation dans chacun des secteurs cités et comment on est passé d'une piraterie artisanale à une activité mafieuse organisée; il y a, en effet loin de l'attaque occasionnelle de navigants isolés aux raids hauturiers conduits à partir de bases terrestres ou navales.

Mais auparavant, il me paraît utile de rappeler un certain nombre de règles internationales qui résultent de l'approbation par une majorité d'états de la convention de Montego Bay signée en Jamaïque le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994 qui fait suite à la résolution 2749 des Nations Unies du 10 décembre 1970.

La convention établit un ordre juridique qui facilite les communications internationales et l'utilisation pacifique des mers et océans et de leurs ressources, la conservation des ressources biologiques et la préservation du milieu marin.

Elle définit le régime juridique de la mer territoriale limitée à douze miles marins et de l'espace aérien subjacent ainsi que du fond de mer et de son sous-sol; les cas de spécificités géographiques sont analysés; le droit au passage inoffensif est spécifié; les navires de guerre et les précautions à prendre dans le cas de transports nucléaires ou radioactifs font l'objet d'articles particuliers.

Une zone contiguë de vingt-quatre nautiques et une zone économique exclusive de deux cents nautiques sont étudiées avec les droits et les devoirs qu'elles entraînent pour les utilisateurs.

Cette convention n'a toutefois pas été signée, à cause d'intérêts particuliers, par les Etats-Unis, l'Equateur, Israël, le Pérou, la Syrie, Timor, la Turquie et le Venezuela pourtant directement concernés.



Embarcation pirate

Les premières agressions étaient menées par des groupes de quatre à cinq individus opérant à partir de baleinières, chapardant les affaires personnelles; une partie infime de la cargaison et vidant les coffres forts; à partir de 1994, changement de pratique, de l'amateurisme, on passe à l'attaque à main armée organisée voire pilotée, en nombre, avec détournements de navires, séquestre des équipages et exigence de substantielles rançons. Un système mafieux organisé et parfois hiérarchisé est mis en place.



Bâtiment base de pirates

Alors que deux cent neuf attaques avaient été dénombrées dans le monde entre 1994 et 1999 , on en comptera deux mille quatre cent soixante-trois entre 2000 et 2006 , 2003 étant l'année record; en 2007 , il y en eut deux cent soixante-trois dont vingt-trois devant Lagos en Afrique occidentale et deux cent quatre-vingt-treize en 2008; la progression se poursuit en 2009 avec quatre cent six agressions dont deux cent dix-sept sur les côtes de Somalie et dans le golfe d'Aden; on dénombre cette année-là cent cinquante-trois abordages, quarante-neuf détournements dont douze avec usage d'armes à feu qui ont fait huit victimes, mille cinquante-deux otages sont placés en détention dans l'attente de rachat ou paiement de rançon. A partir de 2010, sont enfin prises au plan international, des mesures de défense collectives que nous analyserons. On assiste à un recul de la piraterie mais cinquante-trois navires sont encore assaillis dont trente-et-un capturés et le nombre d'otages s'élève encore à six cent trente-huit. Plus récemment, en 2011, nous en sommes à quatre cent trente-neuf attaques et vingt-huit détournements; les dernières statistiques publiées donnent pour les neuf premiers mois de 2012, deux cent trente-trois agressions, vingt-quatre détournements, quatre cent trente-huit otages détenus et huit morts. Il semble donc que subsiste un risque sérieux. Je souligne que les chiffres que je vous donne concerne le monde entier.

Je vous invite à m'accompagner dans un rapide tour du monde.



Asie du Sud-Est

En Asie du sud est , la convention de Montego Bay reconnaissait déjà une zone grise où se sont déroulés en 2002 quarante-six incidents; les Japonais sont particulièrement visés; les pirates qui agissent à visage découvert sont actifs en mer de Chine méridionale à partir de la multitude d'îles des Philippines, de la Sonde, de Bornéo et des Célèbes où la nature et le laxisme ou l'absence des autorités leur assure une relative impunité; les pêcheurs sont rackettés, un chimiquier japonais a été récemment détourné dans les eaux de Bornéo. En 2011 , le Japon très sensibilisé a tracé des itinéraires recommandés et surveillés. La Chine elle-même est concernée depuis qu'en 2012, deux de ses cargos ont été attaqués dans les bouches du Mékong, lieu d'intense navigation.

Le détroit de Malacca est depuis toujours un lieu de piraterie endémique où jusqu'en 2003, les agressions ont été nombreuses aussi bien contre les pêcheurs que contre les navigants; nous sommes dans un passage resserré où la densité de navigation est intense, songez que 60% du trafic chinois passe par Malacca: les navires sans armement y transitent à faible vitesse , obligés parfois de mouiller pour attendre le passage ou l'embarquement du pilote; les limites des eaux territoriales y étaient mal définies, les moyens de défense inexistant, les communications incertaines? Commandant d'une frégate en 1979, je n'étais pas rassuré

lorsque j'étais approché de nuit par des embarcations rapides qui, tous feux masqués, venaient sentir le gibier; je n'aurai pas hésité si nécessaire à utiliser la mitrailleuse que j'avais fait armer.



Détroit de Malacca

Le nombre d'attaques est cependant passé de soixante en 1991 à quelques unes aujourd'hui; en effet, les pays riverains concernés, la Malaisie et Singapour notamment, ont réagi sous la pression des autres nations. La piraterie s'est exilée vers le nord, au Bangladesh et sur les côtes birmanes; de temps en temps, on reparle d'un serpent de mer, le percement d'un canal de Kra qui permettrait d'éviter le passage obligé par Malacca.

Disons aussi qu'à toute chose, malheur est bon, le tsunami a détruit en partie les bases et les moyens navals des pirates.

En mer rouge, dans le golfe d'Aden et à Sokotra, les navigateurs isolés ont été de tous temps la proie des boutres yéménites chantés par Henri de Monfreid alliant contrebande et piraterie qui furent partiellement contrôlés par les Français de Djibouti et les Russes stationnés à Berbera jusqu'en 1991. Peu à peu, les assaillants sont montés en puissance et en audace; un cargo n'a-t-il pas été agressé dans le détroit de Bab el Mandeb?



Action pirate à Bab el Mandeb

La navigation n'est pas non plus sans risque dans le passage d'Ormuz où transitent les supertankers; les dissensions sont telles entre les états riverains (Irak, Iran, émirats) que seuls les Omanais tentent de mettre de l'ordre. Le 10 mai 2012, un pétrolier libérien transportant cent trente mille tonnes de brut a été détourné à proximité des côtes.



La mer des Caraïbes n'est plus le paradis des flibustiers tentés par les trésors ramenés du Mexique mais elle reste le centre de bien d'activités douteuses: états insulaires minuscules aux gouvernements corrompus, paradis fiscaux, systèmes bancaires véreux, pavillons de complaisance; les délinquants, trafiquants de drogue, contrebandiers en tous genres, disposent de moyens navals et aériens impressionnants que les états concernés n'ont ni les moyens ni la volonté de réprimer.

Cependant dans leurs secteurs de responsabilité, les Etats-Unis bien sûr, la France et le Venezuela ont engagé des actions répressives mais que peuvent faire la Colombie bien incapable d'assurer sa propre sauvegarde, Haïti ou Saint-Domingue qui ont bien d'autres soucis majeurs? Pour ce qui nous concerne, nous avons assaini Saint-Martin et Saint- Barthélémy longtemps abandonnés aux trafiquants.

L'Amérique du Sud n'est pas épargnée par le fléau. Sur la côte pacifique, l'Equateur est le siège d'une activité pirate centrée sur le port de Guayaquil qui totalise 50% du brigandage du continent sud américain; les victimes sont les pêcheurs de tout tonnage et de toutes nationalités et les plaisanciers régulièrement dévalisés et rackettés. Le Pérou, à Callao de Lima notamment, abrite de nombreux pirates ainsi qu'à l'intérieur des terres le port amazonien d'Iquitos; sans être totalement épargnés, le Chili, l'Argentine et l'Uruguay sont relativement sains. Les côtes du Brésil sont assez sûres bien que des attaques aient été signalées près du port de Santos; dans ce pays, ce sont surtout sur les fleuves, dans les parties incontrôlées du bassin amazonien qu'il faut être prudent. Dans les états guyanais indépendants, chacun fait ce qui lui plaît.

En Afrique, l'essentiel de l'activité pirate est centrée sur le golfe de Guinée où six navires avaient été déroutés en 2006 et où soixante-quatre attaques ont encore été dénombrées en 2011; quatre à six millions de barils ont été détournés et plusieurs plate-formes ont subi des assauts; vingt-et une attaques se sont produites au Bénin où 70% de l'activité de Cotonou est concernée; le Libéria a été quatorze fois la cible, un cargo y a été détourné; en Guinée, le gouvernement a dû se défendre contre des accusations de complicité plus ou moins étayées. Le Nigeria et le Togo sont aussi cités. Les ports de Conakry et de Freetown en Sierra Leone sont de vrais coupe gorge. Pour la première fois, le 11 février 2012 en Côte d'Ivoire, le pétrolier français

«Gascogne» a été pris et conduit vers le Libéria où deux cents tonnes de sa cargaison ont été dérobées, deux marins ont été blessés.

Le conseil de sécurité de l'ONU s'est préoccupé de la situation et a consacré deux milliards de dollars au rétablissement d'un semblant de sécurité.

J'en viens bien sûr à ce que vous attendez, la corne de l'Afrique où la situation, bien que encore critique, s'est bien améliorée depuis 2008. Jusque-là, un gouvernement incapable de s'affirmer hors du centre de Mogadiscio, le partage forcé de l'autorité avec des trublions locaux totalement indépendants et soumis aux influences tribales a laissé agir impunément des hommes dont le brigandage était devenu la seule ressource. Un petit rappel historique est nécessaire; jusqu'en 1990, une forte présence soviétique à Berbera sur la côte nord et sur l'île de Sokotra empêchait les minorités turbulentes de s'exprimer, la piraterie, j'en suis témoin, n'existait pas; une fois les Soviétiques partis précipitamment, personne n'a pris la suite, tout est allé à vau l'eau.

Les actions spectaculaires se sont amplifiées; en 2008, même un cargo ukrainien transportant des chars d'assaut a été capturé, quatre supertankers ont subi le même sort; les armateurs ont payé de très fortes rançons.

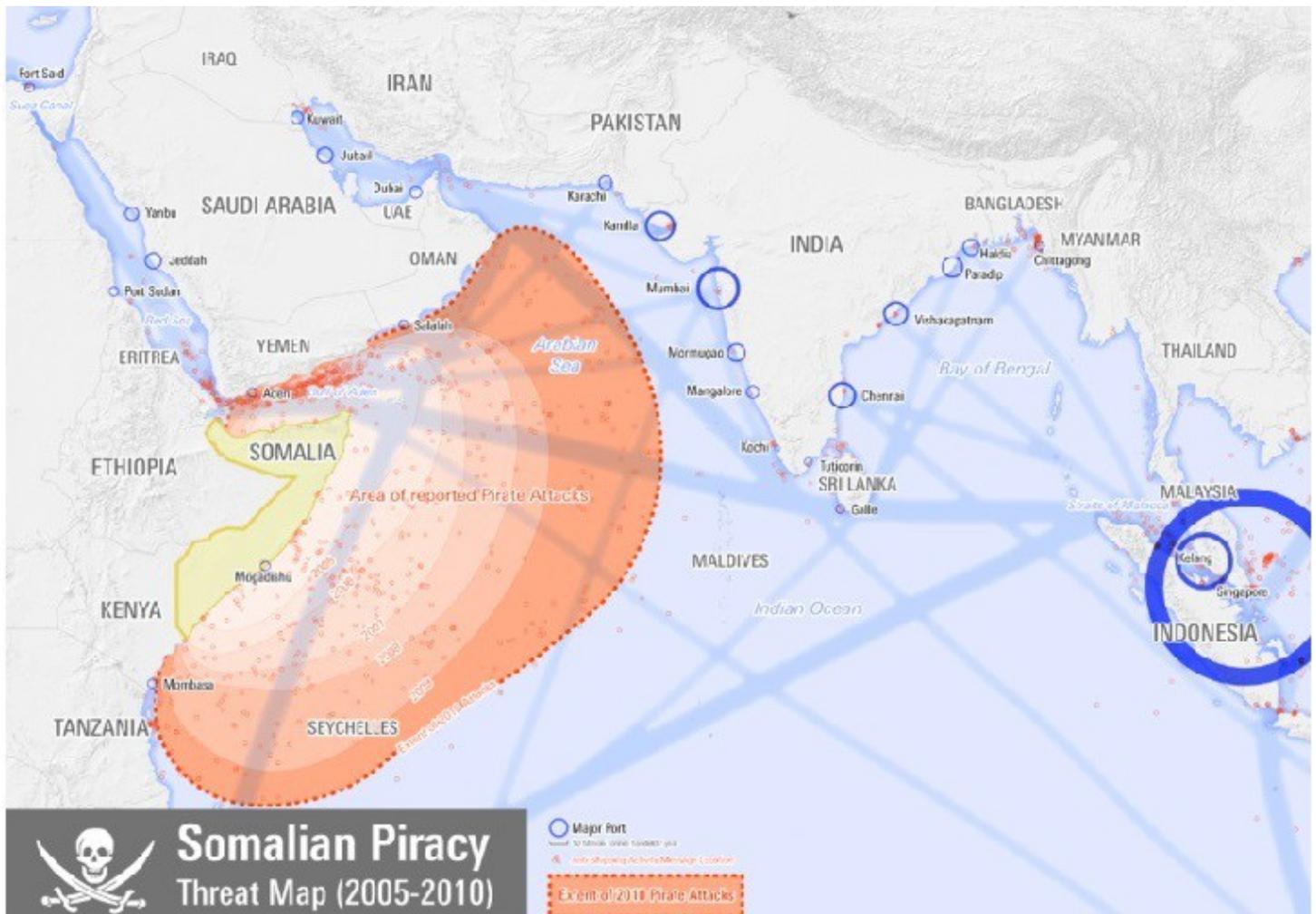
Les plaisanciers français n'ont pas été épargnés; le 4 avril 2008, le « Ponant » un voilier de quatre-vingt-huit mètres avec vingt-deux touristes à bord est détourné, une rançon de deux millions de dollars est versée aux ravisseurs, une intervention musclée du GIGN à terre permet d'en récupérer une partie; le 2 septembre de la même année, c'est au tour du « carré d'as » de subir un sort identique avant d'être libéré par une action commando; enfin, le 4 avril 2009, c'est le " Tanit " qui tombe entre les mains des pirates qui veulent le ramener à terre; nos commandos interviennent le 10, trois pirates sont tués mais malheureusement le skipper aussi, son épouse et son fils sont sains et saufs.

Le danger a forcé les pays à s'organiser et à coopérer; les Européens ont donné l'exemple en créant dès 2008 la force Atalante dont la mission vient d'être prorogée jusqu'au 31 décembre 2014; ses huit bâtiments et ses aéronefs de surveillance placés sous commandement tournant assurent une relative sécurité de la navigation dans une zone immense; la coopération internationale s'exprime par le biais d'une "combined task force" où coopèrent occasionnellement Américains, Russes, Indiens, Chinois et Japonais dont les intérêts sont menacés. En tout, vingt-sept pays et quatorze organisations contribuent au maintien de l'ordre. Aujourd'hui, Djibouti est la capitale de la lutte anti-pirates. Le Shade (share awareness and deconfliction) a défini des corridors de transit recommandés surveillés de très près par des unités navales et aériennes.

Malgré cela, en 2011, trente-et-un navires étaient encore entre les mains des rebelles qui détenaient six cent soixante-quatre otages et avaient encaissé cent soixante-dix milliards de compensation versés à des cabinets mafieux ayant souvent pignon sur rue. quatre cent trente-neuf attaques avaient été perpétrées suivies de vingt-huit détournements.

Que risquent actuellement les pirates? Le pseudo gouvernement somalien accorde désormais le droit de poursuite sur le territoire national et dans les eaux adjacentes; la France ne se prive pas de l'exercer. Notre pays s'est arrogée ce droit et celui de juger les pirates prisonniers par la loi du 5 janvier 2011 que je vais vous commenter moins en juriste qu'en ancien commandant de navire de Guerre; cette loi a fait l'objet d'une étude très documentée publiée conjointement par les sénateurs socialiste Jean-Claude Peyronnet et UMP François Trucy bien connu dans le Var. Elle poursuit trois objectifs:

- fixer un cadre juridique qui permette la répression,
- reconnaître une compétence "quasi" universelle aux juridictions françaises ,
- fixer un régime "sui generis" de rétention des individus appréhendés; ce dernier point a dû être réétudié pour tenir compte des remarques de la commission européenne alertée par l'amendement Medvedev.



Piraterie somalienne

Cette loi s'applique en haute mer ou dans les eaux territoriales si, dans ce dernier cas, une convention a été signée entre états souverains (France et Somalie); les auteurs présumés doivent être appréhendés par une autorité française; un commandant de navire peut intervenir à titre préventif si la menace est avérée ou répressif. Que va –t-il alors se passer?

- le commandant saisit dans les délais les plus brefs le procureur de la République compétent, celui-ci dans un délai de cinq jours, saisit à son tour un juge des libertés et de la détention qui statue sur la suite à donner.

A bord, le prisonnier doit être détenu dans des conditions acceptables; il doit bénéficier d'un examen de santé aussi complet que possible et a droit à la présence d'un interprète agréé; imaginez ce que cela

représente sur un petit bâtiment. Sauf cas flagrant, on se contente donc de confisquer les armes et les embarcations et on renvoie à terre les agresseurs.

Six pirates sont actuellement jugés en France pour l'attaque en mai 2011 d'un cargo maltais; capturés par une frégate espagnole, ils ont été remis à la France; le procureur de la République a requis de seize à six ans de prison; les avocats plaident l'illégalité car ils ont été transférés sans respecter les règles d'extradition. Il est bien évident que nous partons vers une procédure longue à l'issue incertaine. Deux autres affaires sont en instance, elles concernent les agresseurs en septembre 2011 des passagers dont un a été tué du catamaran "Tribal Kat " et les douze pirates capturés à titre préventif par le "Surcouf " en janvier 2012. Vous vous souvenez de l'émotion soulevée par ces divers incidents.

Que font les autres pays? Des prisons ont été ouvertes aux Seychelles et au Kenya où sont parqués mille prisonniers; d'autres états ont admis des mesures de rétention comme l'île Maurice mais refusent de les appliquer, au Kenya, des peines de vingt ans de prison peuvent être prononcées; l'Inde menace les pirates de la peine de mort, celle-ci ne risque pas d'être appliquée car ce pays ne fait pas de prisonniers et préfère tout comme les Russes d'ailleurs, une justice expéditive. Comme je vous l'ai dit les difficultés procéduraires, les réticences de certains pays sont telles que 90% des pirates capturés sont libérés après confiscation ou destruction de leurs moyens navals et de leur armement.



Pétroliers navigant sous escorte militaire

Pouvons-nous dresser un bilan? Certes tout n'est pas parfait mais alors qu'il y a cinq ans 28% des agressions étaient couronnées de succès, le taux est tombé à 14 %; c'est encore trop, peut-on faire mieux? Les experts maritimes estiment qu'il faudrait environ le double des effectifs actuels pour diminuer le risque; les états ne peuvent pas tout faire; sachez que la France seule dont le budget militaire ne cesse d'être réduit maintient deux cents fusiliers marins en permanence sur zone, une frégate, deux avions de patrouille maritime, plusieurs hélicoptères et des commandos des services spéciaux.



Bateau sous escorte militaire



Voilier sous protection militaire

Dans ces conditions et sans renoncer à une protection organisée, il est envisagé d'embarquer sur les bâtiments de commerce exposés des équipes de protection privées habilitées composées par exemple d'anciens militaires, marins si possible; mais tous les armateurs, de pêche en particulier ne sont pas d'accord; et n'est-ce pas porter atteinte au droit régalien que d'utiliser des vigiles en eaux internationales et comment traiter le cas des navires naviguant sous pavillon de complaisance aux équipages hétéroclites?



Protection rapprochée



Hélicoptère contre pirates

Aux touristes et aux plaisanciers, peut-on conseiller autre chose que d'être conscients du danger et de respecter les consignes régulièrement mises à jour? Ils doivent impérativement par exemple renoncer au passage entre Sokotra et le cap Guardafui.

Quant à compter sur un retour à un état de droit dans les pays directement concernés, cela relève de l'utopie. Sous un vernis politique apparent, se cachent des intérêts invouables.

On a souvent évoqué des liens entre la piraterie et le terrorisme; il est impossible de l'affirmer dans la mesure où des états sortis à peine du Moyen Age sont soumis à des tyrans qui se posent en victimes et attribuent le crime à une opposition qui n'a pas les moyens de s'exprimer.

L'ONU a encore beaucoup de pain sur la planche; du moins en a-t-elle aujourd'hui conscience.

Je n'ai fait que survoler un vaste sujet dont souffre l'humanité depuis des siècles. Je vous ai pris en otage, je suis prêt à payer une rançon en répondant à vos questions.