

Piraterie maritime : la maîtrise du risque ?

Depuis plus de dix ans, de nombreuses mesures ont été prises par les différents acteurs du secteur maritime (États, armateurs, organisations professionnelles, etc.) afin de prévenir les attaques visant les navires marchands et de mieux protéger ces derniers face au risque de piraterie. Disposant désormais de plusieurs années d'éléments statistiques et de retours d'expériences, nous pouvons envisager d'évaluer l'efficacité de ces différentes mesures et d'anticiper leur pertinence par rapport aux menaces actuelles et à venir.

Etat des lieux

Au niveau mondial, 180 incidents de piraterie ou de brigandage ont été recensés en 2017, selon le dernier rapport annuel publié par le Bureau maritime international (IMB). Cette statistique, encourageante si l'on considère qu'elle fait de l'année 2017 la moins prolifique en nombre d'attaques depuis plus de vingt ans, ne doit toutefois pas laisser place à un trop grand optimisme. En effet, aucune des grandes zones affectées par la piraterie maritime au cours de la dernière décennie (océan Indien, golfe d'Aden, golfe de Guinée, Mer des Caraïbes, Asie du Sud-est) n'a vu la piraterie disparaître totalement. Au large des côtes somaliennes, 2017 restera même comme l'année de la résurgence de ce phénomène, avec trois navires détournés au printemps, les premiers depuis 2012. Parmi les autres pays au large desquels le nombre d'incidents a augmenté entre 2016 et début 2018, les Philippines, le Bangladesh, le Yémen, le Bénin et le Venezuela figurent en bonne place.

Action des Etats et coopération internationale

Les pirates opérant généralement au large d'États dans lesquels les niveaux de pauvreté, de criminalité et de corruption sont élevés, l'accompagnement des « États-sources » dans la résolution de leurs problèmes structurels à terre a souvent été le remède préconisé pour s'attaquer à la problématique de la piraterie sur le long terme. Plusieurs programmes de coopération internationale financés par de grands bailleurs de fonds institutionnels (Commission européenne, USAID, PNUD...) dans les secteurs de l'éducation, de la justice ou encore de la formation aux forces de sécurité en Somalie ou au Nigéria ont trouvé une partie de leur justification dans la volonté de ces derniers de lutter contre la piraterie et de sécuriser les voies maritimes.

Le bilan de ces programmes est mitigé. S'il est vrai qu'ils ont pu contribuer à ramener certains jeunes somaliens, par exemple, vers des activités légales leur permettant de ne plus dépendre de l'économie de la piraterie, les résultats de ces politiques sont très disparates suivant les régions et apparaissent souvent comme des succès ponctuels, que le temps et la persistance des défaillances structurelles (insécurité à terre, pauvreté, corruption) se chargent d'effacer. En outre, la possibilité de mettre en œuvre de tels programmes dépend du niveau de confiance existant entre les bailleurs et les États ou administrations bénéficiaires (lequel peut sensiblement fluctuer au fil du temps) ainsi que de la capacité et de la volonté des bailleurs de maintenir leur soutien malgré les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des projets, notamment dans des zones dans lesquelles l'autorité de l'État bénéficiaire est contestée.

L'action coordonnée des marines nationales et internationales dans les eaux menacées par les pirates s'est quant à elle montrée efficace dans certaines zones, notamment au large de la Corne de l'Afrique. La Combined Task Force 151 (formée en 2009 et réunissant une vingtaine de pays à l'initiative des États-Unis) ou encore l'Opération Atalante (mise en œuvre depuis fin 2008 par l'Union européenne) ont joué un rôle majeur pour dissuader les pirates et sécuriser la progression des navires marchands dans l'océan Indien et le golfe d'Aden. Les bâtiments et personnels des différentes marines engagées dans ces opérations sont amenés à escorter des navires ou des convois de navires, déployer ponctuellement des commandos à bord de certains d'entre eux, patrouiller la zone, appréhender des suspects ou encore mener des opérations de sauvetage en cas d'attaque. Mais ces missions, très coûteuses, peuvent être remises en cause par la mobilisation des ressources sur des théâtres d'opérations militaires jugés prioritaires par leurs contributeurs.

Elles ne sont donc pas destinées à se prolonger indéfiniment, comme nous l'a rappelé l'arrêt, fin 2016, de l'Opération Ocean Shield que l'OTAN avait également lancé en 2009. Par ailleurs, des opérations d'une telle envergure sont lourdes, dépendent de processus de décision complexes, et leur adaptation aux changements de méthodes utilisées par les pirates n'est pas optimale.

Dans d'autres zones comme en Asie du Sud-Est, des coopérations militaires plus restreintes, n'impliquant que les pays de la région (Singapour, Indonésie, Malaisie...), sont moins soumises à ces lourdeurs mais, en contrepartie, disposent de moyens plus limités ne leur permettant pas de couvrir l'ensemble des eaux menacées. Dans le golfe de Guinée, il a été question au milieu des années 2010 de tenter de reproduire le modèle de la coopération internationale expérimenté avec succès autour de la Corne de l'Afrique. Toutefois, aucune opération internationale d'envergure n'a pu voir le jour, du fait notamment de la réticence des Etats côtiers attachés au respect du principe de souveraineté y compris dans leurs eaux territoriales et leurs zones économiques exclusives. Au large de la Somalie, c'est l'incapacité totale de l'Etat somalien à administrer et sécuriser son territoire (y compris maritime) qui a rendu possible le contrôle effectif des eaux de la région par des coalitions navales internationales. En Asie du Sud-Est et en Afrique de l'Ouest, les Etats revendiquent fermement leur volonté et capacité à gérer eux-mêmes leur sécurité. Dans le golfe de Guinée, plusieurs pays ont montré qu'ils pouvaient accueillir favorablement certaines initiatives impliquant l'intervention de partenaires stratégiques étrangers comme les marines françaises ou américaines dans le cadre de programmes limités (formation de garde-côtes, de militaires ou de marins), mais dans le discours comme dans la pratique, la lutte contre la piraterie reste l'affaire des Etats locaux.

Le rôle des gardes armés issus de sociétés privées

Le recours à des compagnies de sécurité privées proposant divers services allant de l'escorte de convois au déploiement d'équipes armées à bord des bâtiments navigant dans les zones à risques est progressivement apparu comme un rempart supplémentaire face à la menace de piraterie, notamment afin de combler les insuffisances et le manque de réactivité des patrouilles et opérations militaires classiques. Un rempart efficace, puisqu'aucun navire embarquant à son bord des gardes armés n'a pu être abordé avec succès par des pirates jusqu'à ce jour.

Depuis le « boom » de la piraterie somalienne des années 2007-2012, les Etats ont progressivement autorisé la présence de ces gardes armés à bord des navires de leur pavillon, si bien qu'aujourd'hui la pratique s'est très largement répandue notamment pour les transits dans l'océan Indien et le golfe d'Aden. Cette évolution, toutefois, s'est accompagnée d'un certain nombre de risques nouveaux. Elle implique d'abord la présence d'armes et munitions à bord de navires marchands dont les équipages ne disposent pas tous du

même degré de préparation pour s'adapter à cette nouvelle donne. La généralisation de la présence d'hommes armés à bord des navires a également permis aux sociétés privées spécialisées de se multiplier rapidement, dans un environnement réglementaire pourtant peu structuré. Aussi la qualité et le niveau de formation des gardes armés peuvent eux varier sensiblement d'une société à l'autre, et plusieurs incidents causés par leur présence à bord se sont produits au cours des dernières années (arrestation de navires et membres d'équipage pour détention illégale d'armes dans les eaux territoriales de certains pays, bavures et failles dans le respect des règles d'engagement ayant causé la mort de plusieurs pêcheurs, échanges de tirs mortels entre agents de sécurité...).

Attaques et tentatives d'attaques liées à la piraterie en 2017

	Attaques réussies		Tentatives d'attaques	
	Accès aux navires	Navires détour.	Echanges de tirs	Tentatives
Afrique O	28		7	9
Afrique E	2	3	2	1
Golfe Aden	1		6	1
Asie du Sud	14	0	0	1
Asie du S-E	65	3	1	9
Asie de l'E	2			
Am. du Sud	24			1

Sources: "Actual and Attempted attacks by location, January – Décembre 2017" ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships-2017 Annual Report

Les gardes armés privés, très présent désormais à bord des navires traversant la partie occidentale de l'océan Indien et le golfe d'Aden, restent toutefois bannis dans les deux zones les plus touchées par la piraterie et le brigandage en mer que sont les eaux du Sud-Est asiatiques et du golfe de Guinée. Dans cette dernière région, seule la collaboration entre les forces de sécurité nationales et quelques rares sociétés militaires privées permet parfois à des navires marchands de bénéficier de la présence à leur bord de gardes armés de la nationalité de l'Etat côtiers (au large du Nigéria principalement), mais la pratique reste trop marginale pour être véritablement efficace, d'autant qu'elle ne fait pas l'objet d'un consensus entre les différents Etats de la région. Les attaques contre des navires au large des côtes nigérianes malgré la présence dans les environs d'éléments des forces de sécurité ne sont d'ailleurs pas rares. Plus inquiétant, on a vu augmenter depuis plusieurs mois le nombre d'attaques contre des navires à bord desquels des équipes de sécurité armées avaient pourtant été déployées, aussi bien dans le golfe de Guinée qu'au large de la Corne de l'Afrique. Si ces

attaques se sont révélées infructueuses pour leurs auteurs jusque-là, il est tout de même intéressant d'observer que les pirates ne semblent plus désormais reculer automatiquement du seul fait de la présence de gardes armés à bord de leur cible, mais qu'ils se risquent désormais de plus en plus souvent à une confrontation directe avec ces derniers. Les échanges de tirs entre pirates et gardes armés se sont multipliés récemment, causant parfois des dommages aux navires et laissant planer le doute sur l'efficacité à moyen terme de la présence d'équipes de sécurité à bord pour dissuader définitivement les assaillants.

Autres mesures de prévention et de protection

En plus de ces moyens de protection militaires et humains, de nombreuses mesures ont été prises par les acteurs du secteur maritime afin de protéger les navires, leurs cargaisons et leurs équipages de la menace que représentent les pirates. Les procédures de sécurité, aussi bien en termes de techniques de navigation, de communication, de *reporting* ou de gestion de crise ont été améliorées progressivement et la publication de documents de référence par les grandes organisations professionnelles du secteur a permis de standardiser les bonnes pratiques permettant de limiter à la fois le nombre d'attaques réussies et les conséquences négatives de celles-ci.

Les *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (BMP4) font désormais office de référence en la matière depuis plusieurs années. Elles sont complétées pour la zone spécifique du golfe de Guinée par les *Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the gulf of Guinea region*. Pour l'Asie, le *Regional Guide to Counter Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia* est un indispensable. Ces guides contiennent une série de recommandations pouvant aller de la planification du voyage (choix de l'itinéraire, de la vitesse de croisière, etc.) aux modalités de *reporting* lors des transits en zones à risque ou au cours d'une attaque, en passant par les procédures de surveillance et détection du comportement d'embarcations suspectes ou encore l'aménagement physique des navires pour diminuer leur vulnérabilité.

La capacité des pirates à monter à bord du navire attaqué constituant l'élément clé d'une attaque couronnée de succès, d'importants efforts ont été réalisés par les armateurs pour empêcher ces abordages en pleine mer. Augmentation de la vitesse du navire, peintures glissantes, canons à eaux, fils barbelés sont souvent les premiers éléments de protection physique

contre un abordage. Ils peuvent être complétés par un système de vidéosurveillance, des alarmes, des capteurs de mouvements, ainsi que par la sécurisation des accès aux zones sensibles du navire. Le kidnapping contre rançon étant souvent l'objectif des pirates, l'installation de citadelles à bord s'est également révélée au fil du temps être une mesure efficace pour protéger les membres d'équipage. Ces chambres fortes, qui permettent à ces derniers de se réfugier dans un endroit inaccessible en cas d'attaque et de gagner un temps précieux dans l'attente d'une éventuelle opération de sauvetage, constituent désormais un élément indispensable pour tout navire transitant régulièrement dans les zones à risque.

Toutes ces mesures de protection et de prévention sont d'autant plus pertinentes qu'elles se généralisent et s'accompagnent d'un effort collectif de l'ensemble des acteurs du secteur maritime. L'évolution progressive de la position des Etats et des assureurs sur la question de la présence de gardes armés privés à bord des navires illustre cette idée : tant qu'ils étaient réticents à la présence de ces gardes, ils plaçaient les opérateurs dans une situation inconfortable, ces derniers n'étant pas en mesure de mettre tous les atouts de leur côté pour protéger leurs navires, leurs cargaisons et leurs équipages. La capacité des Etats et des assureurs à faire évoluer leur position sur cette question en acceptant la présence des gardes armés à bord a contribué à faire de ces derniers un outil efficace. En parallèle, l'amélioration progressive du niveau de formation et de préparation des équipages, des personnels à terre et des autorités locales pour faire face aux enjeux sécuritaires liés à la piraterie contribue à la généralisation des bonnes pratiques, permettant à la fois de mieux prévenir les incidents et de mieux gérer les situations de crises.

Risque de collusion entre pirates et cybercriminels et entre pirates et terroristes

Toutefois, les pirates restent actifs malgré les mesures dissuasives et ils font toujours preuve d'une capacité d'adaptation leur permettant de relever les défis posés par les mesures de prévention et de protection prises par les opérateurs. Dans le golfe de Guinée, plusieurs incidents ont montré ces dernières années que certains outils de *reporting* mis en place dans un but de protection de la navigation pouvaient être détournés à leur avantage par des pirates bénéficiant de complicités à terre. Via l'interception de données informatiques concernant la position et l'itinéraire des navires, le contenu de leurs cargaisons ou encore les mesures de protection dont ils bénéficient, certains pirates ont été en

mesure de mieux cibler les bâtiments à attaquer en évaluant en amont leur vulnérabilité et les bénéfiques pouvant résulter d'une attaque réussie. Dès lors, anticiper des attaques de pirates couplées à des cyber-attaques dans un futur proche ne semble pas illusoire.

Si la prise de contrôle physique des navires est rendue toujours plus périlleuse par les différentes mesures prises par les opérateurs, les pirates pourraient désormais être tentés de les détourner en brouillant les outils de géo-localisation et en piratant les communications d'urgence. Aussi n'auraient-ils plus besoin d'aller à la rencontre de leurs cibles, celles-ci viendraient simplement à eux par erreur sans que les systèmes d'alerte ne soient déclenchés à temps pour permettre une opération de sauvetage. Or, si les initiatives visant à contrer la cyber-menace en général se multiplient ces derniers temps y compris dans l'industrie maritime, cette dernière semble encore peu encline à prendre au sérieux la possible collusion entre piraterie et cyber-risque. En témoignent les *Guidelines on cyber security on board ships* publiées par les associations professionnelles ces deux dernières années et dans lesquelles le terme de « piraterie » n'apparaît qu'une fois au sein d'un document d'une cinquantaine de pages...

Une autre forme de collusion pourrait se révéler particulièrement dangereuse pour la navigation commerciale : celle entre pirates et terroristes. La coopération financière ou logistique entre organisations terroristes et groupes criminels pratiquant la piraterie maritime a parfois été plus fantasmée qu'effective comme ce fut le cas à la fin des années 2000 lorsque l'on soupçonnait les pirates somaliens de travailler en collaboration avec Al-Shabaab ou au début des années 2010 lorsque des soupçons similaires pesaient sur les pirates nigériens et les combattants de Boko Haram. Toutefois, si des liens solides et systématiques n'ont pu être démontrés dans les deux principaux cas susmentionnés, il est en revanche avéré que le groupe Abu Sayyaf a utilisé la piraterie comme source de financement de manière régulière aux Philippines.

Le message à vocation universel mis en avant par certains groupes terroristes comme Al-Qaeda ou le groupe Etat Islamique leur a permis de recruter des militants et combattants de toutes origines, et des organisations aussi ambitieuses savent tirer profit des expériences et savoir-faire variés de leurs recrues internationales. L'échange de compétences pourrait être à l'origine d'une évolution de la menace susceptible de remettre en question certains acquis de la lutte contre la piraterie. Par exemple, si des pirates sont financés ou recrutés par des groupes terroristes, il est possible que

leur objectif ne consiste plus à voler des cargaisons ou prendre en otage des équipages, mais plutôt à mener des actions spectaculaires et traumatisantes et à communiquer à propos de celles-ci.

De nombreuses mesures de protection prises par les opérateurs dans le cadre de la lutte contre la piraterie dite lucrative deviendraient alors inopérantes. Les types de navires visés seraient susceptibles d'évoluer radicalement et on peut imaginer qu'un navire à passagers aura dans ce cas une valeur bien plus importante qu'un navire de fret. La zone-cible pourrait elle aussi fluctuer et des attaques à fort impact survenir en Manche, en mer Méditerranée ou bien sur certaines voies fluviales aussi bien en Afrique (Nil, Sénégal...) qu'en Europe (Seine, Danube...). Jusqu'à présent, la grande majorité des mesures de prévention et de protection des navires face à la menace de piraterie ont été pensées pour des navires de fret. Leur implémentation sur des navires à passagers paraît compliquée, voire impossible : peut-on sans difficulté imaginer un bateau de croisière entouré de barbelés, sur lequel patrouillerait en permanence une brigade de gardes armés et à bord duquel l'ensemble des passagers serait formé aux procédures d'urgence et prêt à les respecter en cas d'attaque ?

Les mesures de lutte contre la piraterie maritime sont nécessairement des mesures provisoires : elles doivent s'adapter en permanence à l'évolution de la menace, et si possible l'anticiper. La maîtrise du risque par les opérateurs ne sera donc possible que si ces derniers font preuve de réactivité et ne relâchent pas leur attention à la simple annonce d'éléments statistiques pouvant laisser espérer un essoufflement du phénomène.

On observe tout de même que les réflexions menées par les différents acteurs du secteur afin de protéger le transport maritime de la piraterie permettent à ces derniers d'être réactifs et solidaires lorsqu'il s'agit d'appréhender de nouveaux risques. La récente publication des *Interim Guidance On Maritime Security In The Southern Red Sea and Bab al-Mandeb* en est la preuve : c'est en partie en s'appuyant sur l'expérience de la diffusion des bonnes pratiques dans le cadre de la lutte contre la piraterie que l'industrie a pu réagir aux nouvelles menaces sécuritaires (missiles, mines, drones flottants) liées au conflit yéménite.



Sébastien BENOTTI,
GRIMM Partners

Avril 2018 - ISN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours
Directeur de la rédaction Paul Tourret (ISEMAR) tous droits réservés
Note de synthèse réalisée en collaboration avec [GRIMM Partners](http://www.grimm-partners.com)

Retrouvez la cartographie associée sur www.isemar.fr