

LA PIRATERIE MARITIME AU DEBUT DU XXI^{ème} SIECLE

PANORAMA, MODES OPERATOIRES ET SOLUTIONS

Mémoire pour le diplôme d'Université de 3ème cycle
Analyse des Menaces Criminelles Contemporaines

Présenté par Antoine Salim Chebli

Dirigé par Stéphane Quéré, François Haut et Xavier Raufer

JUIN 2009

TABLE DES MATIERES

I. Introduction	4
1. Définitions.....	5
2. Panorama	7
a. Evolution des actes de piraterie dans le monde	7
b. Zones géographiques.....	8
c. Taux de réussite	9
d. Nature des navires attaqués.....	10
e. Nationalité des navires attaqués	11
f. Nature des actes de piraterie	14
II. Les pirates contemporains : organisation et motivations.....	15
1. Profil et objectifs.....	15
2. Facteurs facilitant la piraterie maritime	28
a. Facteurs socio-économiques et appât du gain.....	28
b. Instabilité politique	29
III. Modes opératoires.....	30
1. Attaques au port ou au mouillage	30
2. Attaques de navires en mer.....	36
a. Sélection de la cible	36
b. Approche du navire	40
c. Abordage	43
d. Contrôle du navire	43
e. Exemples d'attaques pirates.....	44
f. Sort de l'équipage	53
V. Le bateau fantôme : cas pratique	54
VI. La rançon : exemple de la Somalie	58
1. Le montant réclamé	58
2. Profil du négociateur.....	58
3. Déroulement des négociations	59
4. Déroulement de l'échange	60
5. Répartition du butin	63
6. Exemple d'attaques réussies, de détournement, de prise d'otages et de paiement d'une rançon.....	64
VII. Conséquences	66
1. Conséquences économiques	66
2. Conséquences financières	67
a. Pour les pirates.....	67
b. Pour les armateurs, assureurs et leurs partenaires	67
3. Conséquences politiques.....	68
4. Conséquences écologiques	68
5. Conséquences humaines	69
VIII. Solutions et recommandation	70
1. Solutions civiles.....	70
a. Préventives.....	70
b. En cas d'attaque	75
2. Solutions militaires.....	80
a. Préventives.....	80
b. En cas d'attaque	90

3. Autres solutions préventives.....	92
IX. La problématique juridique	93
X. Conclusion.....	95
XI. Bibliographie.....	97
1. Livres	97
2. Articles de revues, journaux et communiqués de presse	98
3. Dépêches AFP.....	109
4. Rapports et conférences.....	119
5. Divers.....	121
Annexe 1 : équipement utilisé par les pirates	122
Annexe 2 : exemples de consignes de sécurité données sur les bateaux pour la lutte contre la piraterie	125
Annexe 3 : aperçu des types de navires	126
Vraquier	126
Porte conteneur.....	127
Le navire cargo	128
Le navire frigorifique.....	129
Le chimiquier	130
Le pétrolier	130
Le navire de transport GPL.....	131
Le chalutier	131
Le remorqueur.....	132
Le yacht.....	133
Annexe 4: les attentats suicides.....	134

I. Introduction

Depuis le détournement et la prise d'otage des membres de l'équipage du Ponant en avril 2008, les médias français se sont intéressés à la piraterie maritime, entraînant dans leur sillage un intérêt et un souhait de compréhension de ce phénomène par la population, qui pourrait légitimement se demander pourquoi la piraterie maritime revient sur le devant de la scène au 21^{ème} siècle, alors que nous en avons rarement entendu parler en dehors des livres et des films de fiction. La piraterie maritime n'avait-elle pas été éradiquée ?

L'origine des actes de piraterie remonte au moins à l'Antiquité, en effet, c'est au III^{ème} siècle avant Jésus Christ, que les premiers écrits faisant état d'actes de piraterie font leur apparition. Dans son ouvrage : *Naturalis Historia*, Pline l'Ancien note que « des archers doivent prendre place à bord des bateaux de commerce navigant au large du pays tamoul », ce qui implique que la mer au Sud de l'Inde était, à cette époque, infestée de pirates¹. Cette activité criminelle n'a jamais vraiment cessé d'exister depuis.

Si à la fin du 20^{ème} siècle elle ne figurait pas parmi les informations et les analyses publiées dans les médias français, à l'exception de quelques cas isolés tel le détournement du navire de croisière transatlantique l'Achille Lauro² en 1985 dans la mer Méditerranée, les pirates des mers sont restés actifs partout dans le monde, et plus spécialement en Asie du Sud Est, région qui subissait de plein fouet les actions de piraterie maritime lancées par la pieuvre locale qui a étendu son emprise sur les mers.

Au vu de la recrudescence des actes de piraterie maritime au large de la Somalie et du Golfe d'Aden durant ces deux dernières années, et l'intérêt porté par les médias et les Français en général à ce phénomène, nous avons décidé de nous lancer dans son étude, en établissant un état des lieux, en mesurant son ampleur, en essayant de dessiner le profil du pirate contemporain et en faisant ressortir le mode opératoire. Nous avons par la suite passé en revue les principales conséquences de la piraterie maritime, ainsi que les solutions à ce phénomène.

¹ KANE, Solomon et Francis MARTIN (2005), *Pirates et terroristes en mer d'Asie, un maillon faible du commerce international*. Autrement Frontières, p.38-39

² En octobre 1985, des éléments armés palestiniens montent à bord du navire de croisière Achille Lauro à Gênes, en Italie, dans l'objectif de réaliser des attentats en Israël lors de l'escale prévue dans ce pays. Cependant, les individus sont surpris, armés, par un membre d'équipage, alors que le navire s'apprêtait à quitter l'Egypte. Ils ont alors modifié leurs plans et prirent le navire et ses passagers en otage.

Avant de faire le panorama de la piraterie dans le monde contemporain, nous commencerons par définir le terme piraterie, opération qui peut paraître évidente à première abord, mais qui ne l'est pas en pratique.

En effet, le mot « piraterie » et le mot « pirate » peuvent représenter des actes différents qui varient selon l'approche utilisée. Nous présentons ci-dessous les définitions qui nous semblent les plus représentatives de la diversité et de la complexité de cette situation ainsi que celle adoptée dans le cadre de notre présente étude.

1. Définitions

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, définit la piraterie comme suit³ :

« On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :

- a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
 - contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;
 - contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. »

Nous remarquons, que le droit de la mer limite la qualification de piraterie aux actes commis en haute mer⁴. Tout acte illicite de violence ou de détention ou assimilés commis dans les eaux territoriales d'un pays n'est donc juridiquement pas qualifié, dans le cadre de ce droit, comme étant un acte de piraterie. De plus, les actes commis à des fins « publiques » ou

³ Article 101 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (dite accords de Montego Bay)

⁴ La haute mer est un espace maritime situé au-delà des eaux territoriales

« étatiques » n'entrent pas dans le champs de cette qualification, puisque le droit de la mer concerne uniquement les navires « privés, agissant à des fins privées ».

Le droit français ne connaît pas de définition de la piraterie maritime en tant que telle. Toutefois le droit pénal français puni de vingt ans de réclusion criminelle « le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plate-forme fixe située sur le plateau continental »⁵. Cette infraction « est punie de la réclusion criminelle à perpétuité lorsqu'elle est accompagnée de tortures ou d'actes de barbarie ou s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes »⁶. « Le fait par quiconque, en communiquant une fausse information, de compromettre sciemment la sécurité d'un aéronef en vol ou d'un navire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende. La tentative de l'infraction prévue au présent article est punie des mêmes peines »⁷. « Toute personne qui a tenté de commettre les crimes prévus par la présente section est exempte de peine si, ayant averti l'autorité administrative ou judiciaire, elle a permis d'éviter la réalisation de l'infraction et d'identifier, le cas échéant, les autres auteurs ou complices. La peine privative de liberté encourue par l'auteur ou le complice d'un des crimes prévus à la présente section est réduite de moitié si, ayant averti l'autorité administrative ou judiciaire, il a permis de faire cesser l'infraction ou d'éviter que l'infraction n'entraîne mort d'homme ou infirmité permanente et d'identifier, le cas échéant, les autres auteurs ou complices. Lorsque la peine encourue est la réclusion criminelle à perpétuité, celle-ci est ramenée à vingt ans de réclusion criminelle »⁸.

Par ailleurs, l'article 113-3 du Code Pénal Français indique que « la loi pénale française est applicable aux infractions commises à bord des navires battant un pavillon français, ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent. Elle est seule applicable aux infractions commises à bord des navires de la marine nationale, ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent »⁹.

Le Bureau Maritime International (BMI)¹⁰ définit la piraterie et les vols à main armée comme étant un acte d'embarquement, ou de tentative d'embarquement avec l'apparente

⁵ Article 224-6 du Code Pénal Français (version consolidée au 17 mai 2009)

⁶ Article 224-7 du Code Pénal Français (version consolidée au 17 mai 2009)

⁷ Article 224-8 du Code Pénal Français (version consolidée au 17 mai 2009)

⁸ Article 224-8.1 du Code Pénal Français (version consolidée au 17 mai 2009)

⁹ Article 113-3 du Code Pénal Français (version consolidée au 17 mai 2009)

¹⁰ Le Bureau Maritime International (BMI) est une division spécialisée de la Chambre de Commerce Internationale (International Chamber of Commerce (ICC). Il s'agit d'une organisation à but non lucratif établie en 1981 afin d'agir comme point focal dans la lutte contre tous types de malversations et crimes maritimes

intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec l'intention apparente, ou la capacité de, recourir à la force dans la poursuite de cet acte.¹¹

Nous adopterons dans notre étude la définition du BMI car nous la considérons être la plus large et la plus complète. En effet, elle inclue les actes commis dans les zones côtières et les eaux territoriales d'un état, ainsi que ceux commis en haute mer. A notre avis, le lieu de réalisation de l'acte de piraterie ne change pas à la réalité de l'acte en lui-même.

2. Panorama

Nous aborderons dans ce chapitre l'évolution de la piraterie contemporaine dans le monde, sur la base des statistiques recueillies par le Bureau Maritime Internationale (BMI), qui nous semblent les plus complètes à ce jour, grâce à la coopération des différents acteurs du secteur maritime avec cette branche de la Chambre de Commerce Internationale.

a. Evolution des actes de piraterie dans le monde

Le tableau suivant, établi par le BMI recense les zones d'attaques et de tentatives d'attaques entre 2003 et 2008¹² :

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Asie du Sud-Est	170	158	102	83	70	54
Extrême Orient	1	3	4	1	0	0
Asie de l'Est	18	12	16	4	10	11
Sous-continent indien	87	32	36	53	30	23
Amériques	72	45	25	29	21	14
Afrique	93	73	80	61	120	189
Reste du monde	4	6	13	8	12	2
Total	445	329	276	239	263	293

Les actes de piraterie et de vol à main armée en mer, recensés par le bureau maritime international (BMI) ont diminué de 34 % entre 2003 et 2008 (-46 % entre 2003 et 2006), tirés à la baisse par une régression du nombre de ces actes en Asie du Sud Est (-68 %), zone qui représentait, avec 170 actes en 2003, 158 en 2004, 102 en 2005 et 83 en 2006, la zone la plus

¹¹ ICC International Maritime Bureau, *Piracy and armed robbery against ships, annual report 2007*

¹² Données compilées du ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

atteinte. Cette baisse a également concerné le sous-continent indien, qui affiche une baisse de 39 %, passant de 87 actes en 2003 à 23 en 2008 ainsi que les Amériques, - 60 %, passant de 72 actes en 2003 à 14 en 2008.

Cependant, les recensements effectués par le BMI montrent un changement de la dynamique avec une tendance globale à la hausse en 2007 et 2008 en raison de la montée en puissance des actes de piraterie en Afrique et dans le Golfe d'Aden (+103 % entre 2003 et 2008 passant de 93 actes en 2003, à 61 en 2006, à 120 en 2007 et à 189 en 2008).

Il faudrait toutefois relever que le nombre d'actes recensés en 2008 (293), reste inférieur à celui recensé en 2003 (445).

La baisse des attaques en Asie du Sud Est est la résultante des mesures prises par les pays concernés, dans le cadre de la lutte contre la piraterie. La Malaisie, Singapour et l'Indonésie ont en effet mis en place des patrouilles communes (MALSINDO) à partir de fin juillet 2004 dans le détroit de Malacca. De plus, la Malaisie a par exemple rendu opérationnelle en 2005 la Malaysian Maritime Enforcement Agency dont le rôle est de protéger le détroit de Malacca ainsi que les vastes étendues d'eau territoriale Malaisienne¹³. La Malaisie a aussi acquis des équipements plus performants qu'elle a affecté à sa police maritime.¹⁴

L'augmentation depuis 2003 des actes de piraterie en Afrique, et l'atteinte d'un pic régional du nombre d'actes et de tentatives d'actes de piraterie et de vol à main armée, est principalement la résultante des activités des pirates Somaliens.

b. Zones géographiques

Les actes de piraterie sont en majorité concentrés dans certains pays ou régions. En effet,¹⁵ avec 92 actes en 2008 (contre 13 en 2007), le Golfe d'Aden se positionne en première ligne ayant été le site de 31 % des actes recensés par le BMI en 2008 (*les actes recensés par le BMI se sont élevés à 293 en 2008*). L'émergence de cette zone en 2008 peut être expliquée par le fait que les navires la traversant s'éloignent des côtes somaliennes. Ces dernières ont été l'objet de 19 actes de piraterie en 2008 (soit 6% du total), contre 31 actes de piraterie en 2007. Cette baisse serait principalement due à l'éloignement des côtes opéré par les navires

¹³ ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Institute of South-East Asian Studies ISEAS, p.153-155.

¹⁴ FRECON, Eric (2002), *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est, Histoire d'une Résurgence de la Piraterie Maritime*. L'Harmattan, p. 120

¹⁵ Données compilées du ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

traversant la région en raison des différentes alertes reçues sur la situation critique dans la zone. Nous remarquons que les pirates se sont adaptés à la situation, et se sont mis à attaquer les navires loin des eaux maritimes somaliennes.

Le Nigeria se classe en seconde position, avec 40 actes en 2008 (soit 14 % du total), en quasi-stabilité par rapport à 2007 (42 actes recensés durant cette année). Néanmoins, et comme précédemment indiqué, le BMI nous informe que les attaques, vols et enlèvements au Nigeria ne sont pas systématiquement reportés. Il indique être au courant d'une centaine de ces actes qui ne lui auraient pas été confirmées et notifiées¹⁶.

La troisième place est occupée par l'Indonésie, qui a fait l'objet de 28 actes de piraterie en 2008, soit 10 % du total. Les actes de piraterie en Indonésie sont en baisse depuis 2003, année durant laquelle 121 cas ont été recensés. Ce pays a été, jusqu'en 2007, le pays le plus touché par la piraterie maritime. L'amélioration de la situation dans le détroit de Malacca en général, et dans les pays environnants en particulier, résulte de l'effet cumulatif d'une vigilance accrue et des patrouilles opérées par les pays limitrophes, et des précautions prises par les navires traversant la zone¹⁷.

c. Taux de réussite

Notons également que le taux de réussite, sur les 293 actes recensés par le BMI en 2008, s'élève à 68 %. Il varie également selon les régions. Ainsi, dans le Golfe d'Aden, le taux de réussite est de 31,3 % sur les 92 actes recensés en 2008. La Somalie compte 53 % de réussite sur les 19 tentatives recensées en 2008. En Indonésie par contre, le taux de réussite relevé est de 93 % et au Nigéria 75 %. En effet, les actes de piraterie ne réussissent pas toujours, en raison de plusieurs facteurs dont notamment l'expérience des assaillants, les manœuvres évasives prises par le capitaine du navire attaqué, le facteur climatique ou en raison de l'intervention des forces armées. De plus, le taux de réussite affiché est fortement influencé par la volonté de certains opérateurs de ne pas déclarer systématiquement les actes non réussis afin d'éviter les problématiques liées aux investigations, lourdeurs administratives, et à l'augmentation des primes d'assurance. Le BMI nous informe ainsi avoir constaté environ une centaine d'actes de piraterie ayant eu lieu au Nigeria et n'ayant pas été déclarés¹⁸.

¹⁶ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

¹⁷ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

¹⁸ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008, p.6*

d. Nature des navires attaqués¹⁹

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Vraquier	114	73	81	57	32	48
Porte Conteneur	56	48	30	49	53	49
Cargo (frêt général)	73	38	46	30	36	38
Frigorifique	7	10	3	3	7	8
Chimiquier	49	56	43	35	52	55
Pétrolier	42	17	22	9	25	30
GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié)	14	13	5	4	5	6
Chalutier - Bateau de pêche	28	18	7	18	16	9
Remorqueur	19	24	13	9	7	16
Yacht	15	11	7	10	8	9
Autres	28	21	19	15	22	25
Total	445	329	276	239	263	293

L'annexe 3 inclus des photos des différents types de navires cités ci-dessus.

Tous genres de navires sont attaqués par les pirates. Les chimiquiers, porte-conteneurs, vraquiers, cargo et pétroliers sont en pôle position sur la liste en 2008. Ils représentent à eux seuls 75 % des actes de piraterie recensés en 2008. Nous relevons également une tendance à la hausse des attaques contre les chimiquiers et les pétroliers entre 2006 et 2008. Les attaques contre ces deux genres de bateaux avaient largement baissé entre 2003 et 2006, pour rebondir fortement entre 2006 et 2007²⁰. Nous n'avons pas d'explications majeures quant à cette évolution, cependant nous supposons que ceci résulte de l'importance donnée à ces navires de la part des attaquants. Dans le cadre d'un détournement pour l'obtention d'une rançon, il est en effet plus intéressant pour les pirates d'attaquer de gros navires comprenant une marchandise à haute valeur leur permettant d'en retirer une bonne rançon. Les vraquiers et les cargo sont généralement attaqués par les pirates dont l'objectif est de voler la caisse et les effets personnels de l'équipage ou ceux cherchant à récupérer une marchandise facilement revendable sur le marché noir.

¹⁹ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

²⁰ Données compilées du ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

e. Nationalité des navires attaqués

Nous ferons la distinction entre la nationalité des navires attaqués, reconnus notamment par le pavillon du navire, et les pays qui contrôlent effectivement ces navires. En effet, il n'est pas obligatoire pour un armateur opérant dans un pays (X) d'enregistrer nécessairement les navires qu'il opère dans ce même pays. Il pourrait les enregistrer dans un pays tiers (Y) et les faire naviguer sous le drapeau de ce pays. Les navires aborderont à ce moment un drapeau dit « de complaisance ». Les raisons d'inscription d'un navire dans un autre pays que celui dans lequel est située l'entreprise peut avoir plusieurs raisons. Nous en citons, à titre non limitatif, une fiscalité plus intéressante et une réglementation moins stricte au vu de la sécurité du navire et des obligations salariales vis-à-vis de l'équipage.

Les pavillons de complaisance sont définis comme suit par la Fédération Internationale des Ouvriers de Transport²¹ : « Sont considérés comme navires sous pavillon de complaisance les navires pour lesquels la propriété réelle et le contrôle se situent dans un pays autre que celui des pavillons sous lesquels ils sont immatriculés. »

La liste suivante reprend les registres de complaisance signalés comme tel par la Fédération Internationale des Ouvriers de Transport au 21 mai 2009²² :

- Les Antilles Néerlandaises
- Antigua et Barbuda
- Les Bahamas
- La Barbade
- Belize
- Les Bermudes (Royaume-Uni)
- La Bolivie
- La Birmanie (Myanmar)
- Le Cambodge
- Chypre
- Les Comores
- La Corée du Nord
- La Géorgie
- La Guinée Equatoriale

²¹ www.itfglobal.org

²² www.itfglobal.org

- Gibraltar (Royaume-Uni)
- Le Honduras
- Les Iles Caïmans
- Les Iles Marshall (Etats-Unis d'Amérique)
- L'Ile Maurice
- La Jamaïque
- Le Liban
- Le Libéria
- Malte
- La Mongolie
- Le Panama
- Le Registre international français (RIF)²³
- Le Registre international allemand

²³ Extraits de <http://www.rif.mer.equipement.gouv.fr/> : Dans le cadre de l'harmonisation des politiques communautaires, du renforcement de la sécurité et la sûreté maritimes, du développement de la compétitivité des armements et de l'emploi maritime, un nouveau registre d'immatriculation des navires de commerce au long cours, au cabotage international et aux navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres - **le registre international français (RIF)** - a été créé par la loi du 3 mai 2005 (texte consolidé). Ce nouveau registre se substitue au registre français des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF). Les navires immatriculés au RIF seront soumis à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritimes, de formation des navigants, de santé et de sécurité au travail et de protection de l'environnement applicables en vertu de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements internationaux de la France. **Le registre international français se caractérise par les avantages suivants :**

- Le RIF est un registre communautaire ;
- Le RIF est un registre offrant toutes les garanties en terme de sécurité et de sûreté des navires ;
- Le RIF offre des procédures administratives simplifiées d'immatriculation et de francisation dans le cadre d'un guichet unique, qui assure aussi un appui aux armements dans leurs autres relations avec l'administration française ;
- Le RIF s'accompagne de différentes mesures fiscales ou d'exonérations ;
- Le RIF assure un socle social pour les navigants non résidant en France ;
- Le RIF fixe des exigences de nationalité pour la composition de l'équipage.

Avantages fiscaux

- exonération de TVA et de droits de douane
 - sur le navire lors de son importation
 - sur les biens d'avitaillement et de taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP)
 - sur les livraisons de biens destinés à être incorporés au navire
 - sur les opérations d'entretien, de transformation, de réparation, d'affrètement et de location
- exonération du droit annuel de francisation et de navigation
- réduction de la part patronale des cotisations au régime de protection sociale des gens de mer (ENIM)
- de procédures administratives simplifiées

Avantages pour les marins salariés

- exonération d'impôt sur le revenu pour les marins domiciliés en France et embarqués plus de 183 jours dans l'année fiscale
- validation des services embarqués auprès de l'Enim couverture des risques maladie, accident du travail
- validation des services embarqués auprès de l'Enim couverture du risque vieillesse (retraite) auprès des Affaires maritimes
- validation des temps de navigation pour les brevets

- Sao Tome et Principe
- St Vincent
- Le Sri Lanka
- Tonga
- Vanuatu



Interception de pirates – Sources AFP – Radio Canada²⁴

Le tableau suivant recense les attaques par pavillon : ²⁵

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Antigua Barbuda	11	9	8	10	13	14
Bahamas	17	8	9	5	7	12
Chypre	24	14	13	5	10	14
Hong Kong	20	6	12	10	7	14
Libéria	27	34	18	24	28	19
Malaisie	27	17	13	11	5	10
Malte	17	13	11	14	6	10
Iles Marshall	6	6	9	7	16	15
Panama	62	64	50	42	42	52
Singapour	41	31	24	20	23	25
Autres	193	127	109	91	106	108
Total	445	329	276	239	263	293

Les navires battant pavillon Panaméen ont subi le plus grand nombre d'attaques en 2008 (52 attaques), suivis de Singapour (25 attaques) et du Liberia (19).

²⁴ <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/International/2009/04/15/003-Piraterie-somalie-solutions.shtml>

²⁵ Données compilées du ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

Le BMI a également procédé à un recensement des pays qui contrôlent effectivement les navires attaqués, en retraitant les navires naviguant sous un pavillon de complaisance. Les statistiques y relatives sont reproduites dans le tableau suivant²⁶ :

	2008
Allemagne	41
Singapour	31
Grèce	23
Japon	16
Chine	12
Norvège	12
Royaume-Uni	12
Malaisie	11
Hong Kong	10
Autres	125
Total	293

Les pays les plus touchés en 2008 sont l'Allemagne (41 cas), Singapour (31 cas), et la Grèce (23). Il s'agit, pratiquement, des pays détenant les plus grandes flottes marchandes, hors pavillons de complaisance.

f. Nature des actes de piraterie

L'abordage, suivi du vol des effets personnels de l'équipage et/ou de la marchandise, a représenté la majorité des cas recensés par le Bureau Maritime International. Les navires détournés représentent 16,7 % des attaques et tentatives d'attaques et 24,5 % des attaques réussies.

²⁶ Données compilées du ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

Evolution de la nature des actes de piraterie recensés par le BMI ²⁷ :

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tentatives	93	77	52	56	62	47
Tiré dessus	20	13	19	7	14	46
Détourné	19	11	23	14	18	49
Disparu	2	0	0	0	0	0
Abordé	311	228	182	162	169	151
Total	445	329	276	239	263	293

II. Les pirates contemporains : organisation et motivations

Dans ce chapitre, nous tenterons de reconstituer le profil du pirate contemporain, de comprendre ses motivations ainsi que son organisation.

1. Profil et objectifs

La littérature contemporaine, ainsi que les récents actes de piraterie font ressortir le pirate contemporain comme étant jeune, pauvre, issu d'un milieu défavorisé, souvent pêcheur (ou ancien pêcheur²⁸), ou marin²⁹, milicien armé³⁰, garde-côte³¹ ou officier en rupture de ban³². Dans certains cas, comme en Somalie par exemple, les pirates intègrent des camps d'entraînement dans lesquels ils sont formés à l'esprit, la discipline et les méthodes des pirates modernes³³.

Le pirate peut agir seul. Dans ce cas, il s'agit généralement de petits actes de vol effectués soit à quai soit en zone côtière par de petits voleurs ou des pêcheurs³⁴, soit agir en groupe. Nous abordons ci-dessous les principales formes de criminalité « en groupe » liées aux actes de piraterie.

²⁷ Données compilées du ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

²⁸ Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

²⁹ Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

³⁰ Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

³¹ Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

³² Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

³³ Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

³⁴ GRAY, Jim, Mark MONDAY, Gary STUBBLEFIELD (1999), *Maritime Terror, Protecting Yourself, Your Vessel, and Your Crew against Piracy*. Sycamore Island Books, p.1

Les profils et objectifs peuvent varier d'une région à l'autre. Nous prenons ci-dessous l'exemple des pirates opérants au large de la Somalie, dans le Golfe d'Aden et en Asie du Sud Est, ces zones récoltantes, à elles seules, les principaux actes de piraterie maritime recensés par le BMI en 2008.

Les pirates opérants dans le détroit de Malacca et au large de l'Indonésie et de la Malaisie sont généralement indonésiens, leurs chefs étant d'une ethnie Chinoise³⁵. Ils sont pauvres, issus de milieux défavorisés³⁶, jeunes, entre l'adolescence et la trentaine, sans éducation³⁷, généralement célibataires, pêcheurs ou conducteurs de bateaux-taxi³⁸. Ils vivent dans une société abritant des prostituées et des contrebandiers. Ils ont tendance à travailler avec des gangs locaux. Certaines attaques isolées dans le détroit de Malacca ou au large des côtes sont effectuées par des pêcheurs désœuvrés dans le but principal de récupérer la caisse du navire ainsi que les effets personnels de l'équipage.

Capitaine Pappu Sastry, capitaine à la retraite du Noble Groupe, déclare au South China Morning Post : « Pour les pirates, il s'agit d'argent facile. Il y a habituellement environ 30 000 à 50 000 dollars dans les coffres d'un navire, pour payer l'équipage à différents ports, les provisions et les frais généraux de fonctionnement dans les ports. Tout ce que les pirates ont à faire c'est de monter à bord. Les consignes sont de ne pas leur résister³⁹. »

En Somalie, les pirates sont également issus de milieux pauvres et défavorisés, ils sont généralement jeunes et inexpérimentés⁴⁰. Ils peuvent également être d'anciens pêcheurs ou d'anciens garde-côtes. Ils sont principalement originaires de la région semi-autonome du Puntland et viennent traditionnellement de Harardheere (Xarardheere) et Hobyo, du centre de la Somalie⁴¹. Au large de la Somalie, les pirates détournent les navires et prennent en otage l'équipage et la cargaison et les échangent contre une rançon⁴² qui leur sert par la suite à

³⁵ ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Institute of South-East Asian Studies ISEAS, p.75

³⁶ ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Institute of South-East Asian Studies ISEAS, p. xxi

³⁷ ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Institute of South-East Asian Studies ISEAS, p. 76 (Eric Frecon)

³⁸ ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Institute of South-East Asian Studies ISEAS, p. 75

³⁹ *From Storms to Pirates, Captain Pappu Sastry Has Handled A Range of Crises As A Sailor, writes Tim Metcalfe reflections on a life at sea* dans South China Morning Post (27 mai 2006)

⁴⁰ Emission de 7 à 8 du 28/09/2008 – TF1

⁴¹ MIDDLETON, Roger (octobre 2008), *Piracy in Somalia, threatening global trade, feeding local wars, Briefing Page*. Chatham House, p.4

⁴² ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

s'acheter des armes et à financer l'activité économique de leurs fiefs⁴³. Les pirates profiteront également de l'abordage afin de mettre la main sur le coffre du navire ainsi que sur l'argent et les effets personnels de l'équipage⁴⁴. Les pirates ayant attaqué le Ponant par exemple font partie des « Costy Guards ». Ces derniers, créées en 1992, comprennent un effectif estimé à 300 ou 400 personnes. Ils sont équipés d'une centaine d'embarcations à coque rigide, et sillonnent la Mer Rouge et l'Océan Indien⁴⁵. Ils bénéficient d'un appui terrestre, chefs et chauffeurs qui les récupèrent, ainsi que le butin, à chaque escale⁴⁶. Les membres sont formés pendant environ 6 mois, et gagnent « du galon » au fur et à mesure des actes de piraterie réussis auxquels ils participent⁴⁷. Il n'est pas exclu que ces pirates soient en pratique des émanations des milices locales et que les rançons récoltées servent in fine à financer leurs activités militaires. Il est supposé que les milices « Al Shabab » opérant en Somalie obtiennent 50 % de la rançon touchée par les pirates qui opèrent dans les zones tombant sous leur contrôle⁴⁸. Il n'est pas également exclu que des hauts dignitaires somalis profitent de ces prises⁴⁹. Une étude pour le Congrès Américain établie par le Congressional Research Service le 21 avril 2009 nous informe que l'ONU a identifié deux groupes principaux, l'un basé à Eyl (dans la région du Puntland), et l'autre à Mudug, une région du district de Harardera (Xarardheere). Le même rapport nous informe également que d'autres groupes de pirates, de taille moindre, opèrent des ports de Bosaso, Qandala, Caluula, Bargaal, Hobyo, Mogadishu et Garad⁵⁰.



⁴³ MACKAY, Neil (13/11/2005), *SOS as pirate motherships take to the high seas seeking cargo* dans The Sunday Herald, publié sur findarticles.com

⁴⁴ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon.

⁴⁵ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 162-163

⁴⁶ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 162-163

⁴⁷ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 162-163

⁴⁸ COX, Simon (29/01/2009), *who do pirates call to get their cash ?*, BBC News.

⁴⁹ MIDDLETON, Roger (octobre 2008), *Piracy in Somalia, threatening global trade, feeding local wars*, Briefing Page. Chatham House, p.4

⁵⁰ Report of the Secretary-General pursuant to Security Council Resolution 1846 (2008), S/2009/146, March 16, 2009; and, International Expert Group on Piracy off the Somali Coast, Final Report: Workshop commissioned by the Special Representative of the Secretary General of the UN to Somalia Ambassador Ahmedou Ould-Abdallah, November 10-12, 2008, Nairobi, Kenya repris dans Piracy Off the Horn of Africa, Congressional Research Service, 21 April 2009 p.5-6



La milice somalienne Al Shabab – Source : www.somaliswissfiles.wordpress.com⁵¹

Le crime organisé influe également sur la piraterie moderne en mer d'Asie.

Solomon Kane, et Francis Martin, nous informent qu' « impliquées à des degrés divers dans des activités tantôt illicites (trafic de drogue, jeu clandestin, traite des blanches, etc.), tantôt licites (BTP, bureaux d'expertise comptable, agences de sécurité, etc.), les anciennes loges secrètes chinoises reconverties dans le crime organisé que sont les triades Sun-Yee-on, 14K, Wo Tch'eng-wo (Hong Kong) et Tch'ou Louang-p'ang (Taipei), ainsi que les grandes confréries de yakuzas (le Yamagushi-gumi de Kobe, le Matsuda-gumi d'Osaka, le Sumiyoshi-kai et l'Inagawa-kai de Tokyo) ont fait du racket de l'industrie du fret maritime un très rentable business... Moyennant un versement mensuel d'argent calculé d'année en année au prorata du chiffre d'affaires de l'exercice précédent, un transporteur s'assure que les navires affrétés par ses services ne seront pas inquiétés, sinon par les pirates de Kampong, du moins par les écumeurs des mers œuvrant au large pour le compte de la pieuvre. Il va sans dire que tout refus de souscription à cette police d'assurance expose le candidat au rejet à de sérieuses conséquences. On ne sera ainsi guère surpris d'apprendre que, parmi les milliers de prestataires de services de transport opérant en Asie, une centaine ont enregistré au cours des sept dernières années entre deux et quinze abordages sur des bâtiments appartenant à leur flotte... Pour mener à bon port cette activité d'extorsion de fonds, les syndicats du crime extrême-orientaux s'appuient sur un réseau d'individus plus ou moins autonomes — selon qu'il s'agit de triades ou, au contraire, de clans yakuzas par essence beaucoup plus hiérarchisés — disséminés à travers le monde⁵². »

⁵¹ <http://somaliswiss.files.wordpress.com/2008/12/al-shabab-group-14.jpg> et <http://somaliswiss.files.wordpress.com/2008/12/al-shabab-group-16.jpg>

⁵² KANE, Solomon et Francis MARTIN (2005), *Pirates et terroristes en mer d'Asie, un maillon faible du commerce international*. Autrement Frontières P. 95-96

Les syndicats du crime basés en Asie, aux Etats-Unis et en Europe emploient des pirates pour détourner les bateaux, dans les eaux internationales, dans le cadre d'opérations bien planifiées^{53 54}, dans le but de récupérer le navire et la marchandise, souvent des articles à forte valeur ajoutée, tel l'huile de palme raffinée, le kérosène, le carburant diesel, le caoutchouc, l'acier, le cuivre, l'aluminium, des produits qui peuvent être facilement écoulés sur le marché noir⁵⁵, pour utilisation ou revente ultérieure, avec une forte probabilité d'avoir trouvé un acquéreur avant même l'exécution de leur acte. Généralement, les triades chinoises attaquent les navires se dirigeant vers le Japon. Ils « les revendent en Chine avec la complicité de fonctionnaires véreux »⁵⁶.

Parfois les syndicats peuvent agir pour l'ordre de tiers. John Burnett nous informe par exemple qu'avec 300 000 dollars US, il suffit de choisir n'importe quel navire se trouvant sur le quai du port de Manille, et les syndicats du crime trouveront facilement et rapidement un gang prêt à le détourner. Le syndicat le livrera trois jours plus tard à l'endroit souhaité après lui avoir changé son immatriculation et son identité⁵⁷.

L'extorsion de fonds sous la menace était très courante dans les eaux maritimes de la province d'Aceh (Indonésie) où les navires devaient verser une somme d'argent (allant de 100 à 200 euros) aux mafieux à chaque sortie en mer⁵⁸.

Par ailleurs, certains militaires peuvent user de la piraterie afin d'arrondir leurs fins de mois ou carrément en faire leur propres business. Tel est le cas par exemple de la marine somalienne qui comprenait 6 à 7 vedettes commandées par des officiers. N'ayant pas été rémunérés depuis des mois, ils auraient rejoint les pirates⁵⁹. Par ailleurs, le Nouvel Observateur nous informe que le gouvernement transitoire Somalien a entraîné 14 000 hommes pour constituer une armée. Il n'en reste plus que deux mille, les autres ayant rejoint les insurgés ou les pirates⁶⁰. En Asie du Sud Est certains militaires ont également perpétré des actes de piraterie maritime, comme par exemple des membres de la marine indonésienne qui

⁵³ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.9-10

⁵⁴ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.218

⁵⁵ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.218

⁵⁶ BERTIN-MOUROT, Edouard, Frederic LELIEUR, Emmanuel TERROIR (2005), *Terrorisme et Piraterie: des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*. L'Harmattan, p.42-44

⁵⁷ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.225-226

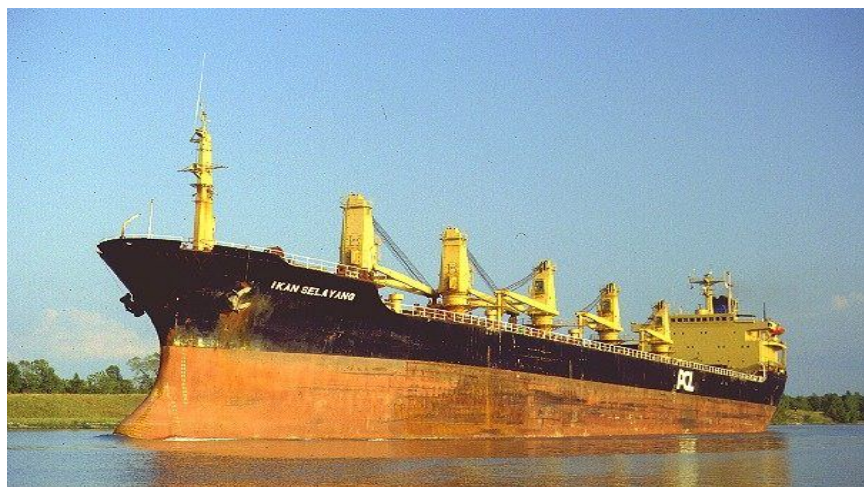
⁵⁸ KANE, Solomon et Francis MARTIN (2005), *Pirates et terroristes en mer d'Asie, un maillon faible du commerce international*. Autrement Frontières p. 52

⁵⁹ Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

⁶⁰ Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

arraisonnaient⁶¹ ou couvraient des pirates qui arraisonnaient des navires dans les eaux territoriales malaisiennes.

Le cas du Selayang illustre cette dernière hypothèse. Ce navire, détourné dans le détroit de Malacca est équipé du système Ship Loc permettant au Bureau Maritime International de suivre sa trace. Ce dernier informe les autorités indonésiennes à plusieurs reprises de l'emplacement du navire détourné, depuis son entrée dans les eaux territoriales indonésiennes, sans les informer que le navire est « suivi » grâce au système Ship Loc. Les autorités Indonésiennes informent les pirates qui changent de cap à chaque alerte les concernant⁶², montrant donc la collusion entre autorités indonésiennes et pirates.



Le Selayang - Source : <http://www.wellandcanal.ca/salties/i/ikanselayang/selayang.jpg>

Egalement, le journal The Nation, à Bangkok, a publié une enquête, en avril 1999, qui fait état de collusion entre pirates, patrouilles côtières et des officiers de marine indonésiens⁶³. *Nous relevons à titre indicatif qu'en l'an 2000, la rémunération mensuelle de base d'un général de division était d'environ 120 euros*⁶⁴.

« Quant aux chinois, c'est tout simplement leur marine de guerre qui arraisonne le navire au large : « ... des vedettes chargées d'hommes en uniforme forcent les navires à pénétrer dans

⁶¹ « une spécialité indonésienne : patrouilleur le jour, pirate la nuit » BERTIN-MOUROT, Edouard, Frederic LELIEUR, Emmanuel TERROIR (2005), *Terrorisme et Piraterie: des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*. L'Harmattan,, p.46.

⁶² BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.274-283

⁶³ HARSONO, Andreas, *Dark Alliance Rules the High Seas*, The Nation, April 13, 1999

⁶⁴ FRECON, Eric (2002), *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est , Histoire d'une Résurgence de la Piraterie Maritime*. L'Harmattan, p. 71

les eaux territoriales chinoises, et, après les avoir accusés de contrebande, les taxes d'importantes sommes d'argent avant de les laisser repartir » accuse le Foreign Office »⁶⁵.

Il convient de signaler que le gouvernement Chinois autorise les gardes-côtes à conserver 75 % des prises effectuées dans le cadre de la lutte de la contrebande. Ceci se traduit par des actes de piraterie, effectués par ces derniers même sur des distances de 1 000 km du territoire chinois⁶⁶.

Le «Petro Ranger » est un exemple supplémentaire. Ce pétrolier, battant pavillon malaisien, avec un capitaine australien et 21 membres d'équipage indonésiens, a été détourné vers Haikou (Chine) en avril 1998. Il transportait à son bord 11 000 tonnes de gazole de Singapour au Vietnam. Les pirates, qui l'ont attaqué l'ont approché à bord de vedettes rapides. Ils étaient organisés en commando, et étaient en liaison avec des informateurs dans le port de Singapour et avec leurs commanditaires basés à Hong Kong. Les 12 pirates indonésiens qui l'avaient détourné furent arrêtés puis expulsés par les autorités chinoises vers l'Indonésie. Cette dernière les a libérés, sauf le chef du gang, qui a été condamné à 6 ans de prison^{67 68}. Le navire ne fut jamais rendu à ses propriétaires.



Le Petro Ranger – Source : <http://www.securewestonline.com/PortFacilitySA/graphics/petroxranger.jpg>

⁶⁵ ROCHE Serge, diplôme de mémoire AMCC cité par BERTIN-MOUROT, Edouard, Frederic LELIEUR, Emmanuel TERROIR (2005), *Terrorisme et Piraterie: des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*. L'Harmattan,, p.46.

⁶⁶ Le jeu trouble de l'armée chinoise, Les Echos No. 17790 du 08 décembre 1998

⁶⁷ Les Echos No. 17790 du 08 décembre 1998

⁶⁸ BERTIN-MOUROT, Edouard, Frederic LELIEUR, Emmanuel TERROIR (2005), *Terrorisme et Piraterie: des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*. L'Harmattan, p.45.

Nous citons également les exemples du « Hye Mieko », de l'« Alicia Star », du « Vosa Carrier », du « Jui Ho », du « Coruyen 2 », et de l'« Anna Sierra ». Ces navires, et bien d'autres, ont été arraisonnés par des navires militaires chinois, en pleine mer, et dirigés vers des ports chinois, dont Shanwei, Haikou, Hui Lai et Bei Hei. Les militaires ont procédé par la suite à la confiscation de la cargaison, et, parfois, à l'incrimination des membres d'équipage pour « contrebande ». Ils n'auraient été relâchés que contre des rançons allant jusqu'à 100 000 dollars, rançons payées par les armateurs afin de pouvoir récupérer navire et équipage⁶⁹.

Nous prenons également l'exemple de l'« Anna Sierra », un navire transportant une cargaison de 12 000 tonnes de sucre et qui est détourné dans le golfe de Thaïlande. Sa cargaison fut vendue à un négociant chinois, avant même le détournement du navire. La police chinoise (Public Security Bureau (PSB)), est intervenue à la suite de la demande d'Interpol et de l'IMB, et a saisi le bateau et la marchandise avant sa livraison. Elle a également arrêté les 14 pirates, qu'elle a par la suite relâché. Le PSB procéda à la vente aux enchères de la cargaison, en 1997, et ne libéra le navire que contre le paiement de 400 000 dollars pour « frais d'enquête »⁷⁰.

Le « Tenyu » est également un exemple de la collision des autorités chinoises. Ce navire, battant pavillon panaméen, est détourné alors qu'il transportait 3 000 tonnes de lingots d'aluminium entre l'Indonésie et la Corée du Sud. Il est retrouvé trois mois plus tard à Zhangjiagang sous le nom « Sanei 1 ». Il apparaît que sa cargaison a été vendue à une société chinoise.⁷¹

Les groupes armés dit rebelles.

Les groupuscules politiques, révolutionnaires ou sécessionnistes peuvent également avoir recours à la piraterie dans le cadre de leurs revendications, pour se servir des otages comme monnaie d'échange (rançon⁷² ou libération de prisonniers politiques), ou afin de déstabiliser l'économie et le commerce international du pays visé.

⁶⁹ Les Echos No. 17790 du 08 décembre 1998

⁷⁰ Les Echos No. 17790 du 08 décembre 1998

⁷¹ BERTIN-MOUROT, Edouard, Frederic LELIEUR, Emmanuel TERROIR (2005), *Terrorisme et Piraterie: des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*. L'Harmattan, p.44-45.

⁷² KANE, Solomon et Francis MARTIN (2005), *Pirates et terroristes en mer d'Asie, un maillon faible du commerce international*. Autrement Frontières, p. 26-27

Nous prendrons à titre d'exemple les Tigres de Libération de l'Eelam Tamoul, le Front Islamique de Libération Moro, le groupe Abu Sayyaf et le MEND, qui ont fait l'objet d'une forte couverture médiatique récemment.

Les Tigres de Libération de l'Eelam Tamoul (LTTE)

Ce mouvement armé, connu également sous le nom de l'Armée Nationale Tamoule, a vu le jour en mai 1976 au Sri Lanka dans l'objectif annoncé de libérer le peuple Tamoul de l'emprise de la majorité cinghalaise⁷³. Ce mouvement, en lutte armée contre le gouvernement sri-lankais a commencé à utiliser les attaques suicides comme armes à partir de 1987. Il y a laissé 356 hommes entre 1987 et 2008, dont 254 lors d'opérations en mer⁷⁴.

Le LTTE utilisait des « dinghies » rapides ainsi que les bateaux de pêche, équipés d'armes légères et grenades, pour le transport des cadres du mouvement, d'armement et autres fournitures entre ses différentes bases. Ils ont évolué avec le temps, acquérant des armes plus sophistiquées et développant des unités spécialisées pour la logistique, l'attaque et les attentats suicides⁷⁵, ces derniers ayant causé d'importants dégâts aux forces navales Sri-lankaises⁷⁶ et aux navires marchands attaqués⁷⁷.



Sea Tiger suicide boats – Source : www.tamileelamnews.com⁷⁸

En parallèle aux navires militaires, le réseau de marine marchande des « tigres tamouls » assurait un transport de marchandise légitime sur les océans. Ces navires étaient aussi utilisés

⁷³ Source: <http://www.eelamweb.com/lte/>

⁷⁴ LTTE Chef rend hommage aux Black Tigers, TamilNet, 6 juillet 2008

⁷⁵ RAMACHANDRAN, Sudha (31/08/2006), *The Sea Tigers of Tamil Eelam*. Asia Times Online.

⁷⁶ RAMACHANDRAN, Sudha (31/08/2006), *The Sea Tigers of Tamil Eelam*. Asia Times Online

⁷⁷ KANE, Solomon et Francis MARTIN (2005), *Pirates et terroristes en mer d'Asie, un maillon faible du commerce international*. Autrement Frontières, P. 27

⁷⁸ http://www.tamileelamnews.com/news/publish/tns_10273.shtml

pour le transport de narcotiques et de produits de contrebande, permettant à cette branche de participer considérablement au financement des activités militaires du groupe⁷⁹.

L'unité des Tigres Noirs des Tigres de la Mer a apporté beaucoup de destructions à la marine sri-lankaise. Il est également estimé que les attentats suicides du LTTE ont inspiré d'autres groupes y compris Al-Qaeda. Les « tigres » se vantent d'ailleurs que leurs attaques suicides sur le Lankan, l'Abitha et Edithara ont été imitées par les membres d'Al-Qaeda ayant attaqué le destroyer américain USS Cole à Aden en 2000.⁸⁰



LTTE Sea Tigers – Source: www.tamileelamnews.com⁸¹



LTTE Sea Tigers – Source : <http://vavuniya.org/media/1/ltteboats.jpg>

⁷⁹ RAMACHANDRAN, Sudha (31/08/2006), *The Sea Tigers of Tamil Eelam*. Asia Times Online

⁸⁰ RAMACHANDRAN, Sudha (31/08/2006), *The Sea Tigers of Tamil Eelam*. Asia Times Online

⁸¹ http://www.tamileelamnews.com/news/uploads/ltte_sea_tiger_boats_01_001.jpg



*LTTE Sea Tigers – Source : Wikipedia*⁸²

Extrait d'une dépêche AFP: "Les Tigres tamouls au Sri Lanka ont coulé à l'explosif samedi un navire marchand, ancré dans une île près de la ville côtière de Trincomalee (nord-est), quelques heures avant la tenue d'élections locales dans cette zone. La guérilla tamoule a indiqué que ses commandos avaient lancé une attaque avant l'aube alors que des explosifs, destinés à une opération de l'armée sri-lankaise, étaient chargés à bord du navire, le "MV Invincible". "Les Commandos de l'unité Kangkai Amaran des Tigres de la mer ont pris part à cette mission en détruisant un bâtiment de 80 mètres de long", ont déclaré les Tigres de libération de l'Eelam Tamoul (LTTE). "L'explosion n'a pas fait de victimes", a déclaré pour sa part le ministère sri-lankais de la Défense. L'explosion est intervenue au lendemain d'un attentat à la bombe dans le nord-est de l'île, qui a fait 12 morts et au moins 36 blessés. L'explosion est survenue vendredi dans un café bondé de la ville d'Ampara, selon un communiqué du ministère de la Défense, qui a accusé les rebelles tamouls d'être responsables de l'attaque. Quelques instants avant l'explosion, un convoi transportant un ministre a traversé le quartier, ont affirmé des témoins. Mais la police n'était pas en mesure de formuler une hypothèse sur la cible de l'attaque. Samedi, un peu moins d'un million d'habitants de Batticaloa, Trincomalee et Ampara (nord-est) sont appelés à participer à des élections locales, les premières dans la région depuis près de 20 ans. Quelque 20.000 membres des forces de l'ordre ont été déployés dans la région pour assurer la sécurité du scrutin, a précisé le ministère de la Défense. En lutte depuis 1972, les Tigres tamouls, hindouistes, se battent pour obtenir l'indépendance du nord et du nord-est de ce pays peuplé à 75 % de Cinghalais

⁸² http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/51/Sea_Tiger_Fast_Attack_boat.jpg

bouddhistes. Entre 60.000 et 70.000 personnes ont été tuées en trois décennies et des milliers sont mortes depuis le regain de violences de la fin 2005 »⁸³

Le Front Islamique de Libération Moro

Il s'agit d'une émanation du Front National de Libération Moro, une organisation rebelle établie dans l'objectif de créer un état islamique indépendant au Sud des Philippines. Certaines brigades isolées de moudjahidin du Front Islamique de Libération Moro, créée à la fin des années 1970, ont arraisonné des navires et des ferry dans le cadre de rackets et d'assassinats de politiciens de confession chrétienne⁸⁴.

Le groupe Abu Sayyaf

Ce groupe, créée en 1991 par Abdurajak Abubakar Janjalani est également une émanation du Front National de Libération Moro. C'est un mouvement séparatiste situé dans les îles du sud des Philippines, annonçant sa volonté de créer un état islamique composé de l'ouest de Mindanao et de l'archipel des Sulu.

Après avoir encaissé une rançon de plusieurs millions de dollars de la Fondation Kadhafi pour libérer 28 otages qu'il retenait sur l'île de Jolo⁸⁵, le groupe Abu Sayyaf a acquis de puissants *pumpboats*⁸⁶ et un armement sophistiqué. Il a par la suite arraisonné plusieurs navires dans les eaux maritimes malaisiennes, indonésiennes ou philippines, notamment des remorqueurs et cargo de moyen tonnage, et dévalisé l'équipage^{87 88}.

⁸³ Les Tigres tamouls coulent un navire marchand, AFP 10/05/2008

⁸⁴ KANE, Solomon et Francis MARTIN (2005), *Pirates et terroristes en mer d'Asie, un maillon faible du commerce international*. Autrement Frontières p. 95-96

⁸⁵ *Jolo, un nouveau plan pour les otages*, Nouvelobs.com, 22/08/2000

⁸⁶ Les pumpboats sont de grands canoés motorisés avec stabilisateurs

⁸⁷ KANE, Solomon et Francis MARTIN (2005), *Pirates et terroristes en mer d'Asie, un maillon faible du commerce international*. Autrement Frontières p. 58

⁸⁸ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.286



Un pumpboat – Source : www.fisheries.gov.pg⁸⁹

Le MEND

Le MEND, ou Mouvement pour l'Emancipation du Delta du Niger, mouvement rebelle au Nigéria créée en 2006, est en lutte armée contre le Gouvernement Nigérian. Il annonce se battre pour un meilleur partage des richesses. Il est responsable de plusieurs actes de kidnapping de sabotages et d'attentats notamment contre les sociétés pétrolières étrangères et contre les pipelines du pays.



Des combattants du Mouvement pour l'émancipation du Delta du Niger (Mend) © AFP – Sources : www.24heures.ch et www.latribune-online.com⁹⁰

Extraits d'une dépêche AFP : « Ce principal groupe armé du sud du Nigeria, le Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (MEND), a déclaré lundi avoir ordonné le blocage de toutes les routes maritimes utilisées par l'industrie pétrolière afin d'étrangler la principale activité économique du pays. "Nous avons ordonné le blocage des voies maritimes

⁸⁹ [http://www.fisheries.gov.pg/photos/images/Vessels %20- %20Pump %20boat .jpg.jpg](http://www.fisheries.gov.pg/photos/images/Vessels%20-%20Pump%20boat.jpg.jpg)

⁹⁰ <http://www.24heures.ch/files/imagecache/468x312/newsdesk/18062009/8181df3.jpg> et http://www.latribune-online.com/thumbnail.php?file=14_662675947.jpg&size=article_medium

essentielles, empruntées par les navires pour les exportations de gaz et de pétrole brut et pour l'importation de produits raffinés", a indiqué le MEND. "Cela signifie que désormais, ces bateaux empruntent ces voies à leurs risques et périls", a-t-il ajouté dans un communiqué. L'organisation, qui affirme se battre pour les populations misérables du delta du Niger, a annoncé une "guerre totale" la semaine dernière. Les forces de sécurité nigérianes ont lancé le week-end dernier une importante opération dans cette région pétrolifère, libérant 13 otages dont 9 philippins qui avaient été capturés mercredi sur un navire. »⁹¹

Le BMI nous informe également que les attaques au Nigéria ont en grande partie des objectifs politiques. En effet, les attaques dans le delta du Niger et les prises d'otage sont dirigées contre l'industrie pétrolière, et annoncées comme ayant pour objectif des changements politiques⁹². Cependant, cela n'enlève en rien au caractère criminel de ces actes vis-à-vis de l'industrie maritime⁹³.

2. Facteurs facilitant la piraterie maritime

Nous en retenons que les causes poussant à la piraterie sont diverses et variées. Le passage à l'acte est facilité par plusieurs facteurs. Ceux qui nous semblent les plus pertinents, au regard des actes de piraterie contemporaine recensés par le BMI, dans les livres dédiés à ce phénomène et dans les articles d'actualité, sont développés ci-dessous.

a. Facteurs socio-économiques et appât du gain

La pauvreté reste une des raisons principales mises en avant de la piraterie maritime^{94 95}. La piraterie est un moyen de sortir de la pauvreté et de s'enrichir⁹⁶. Les pays qui subissent des chocs socio-économiques (comme l'Indonésie au début des années 2000)⁹⁷ ou à des crises

⁹¹ *Nigeria: la rébellion veut bloquer les voies maritimes pétrolières*, 18/05/2009, AFP

⁹² ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

⁹³ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

⁹⁴ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.117

⁹⁵ MOLLER, Bjorn (January 2009), *Piracy off the Coast of Somalia*, Danish Institute for International Studies (DIIS) Brief

⁹⁶ BATEMAN, Sam, Joshua HO (24/11/2008), *Somalia-type piracy: why it will not happen in Southeast Asia*. RSIS Commentaries, S. Rajaratnam School of International Studies

⁹⁷ FRECON, Eric (2002), *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est, Histoire d'une Résurgence de la Piraterie Maritime*. L'Harmattan, p. 61-65

économiques entraînant une forte inflation, une hausse du chômage et de la pauvreté ⁹⁸, peuvent devenir facilement des bases pirates.

D'ailleurs, le Représentant Spécial en Somalie du Secrétaire Général de l'ONU, l'ambassadeur Ahmedou Ould Abdallah affirme, dans son rapport au Secrétaire Général de l'ONU, que « la pauvreté, le manque d'emploi, l'environnement difficile, le niveau pitoyablement bas des revenus, la réduction des ressources maritimes en raison de la sécheresse et de la pêche illégale et l'instabilité de la situation politique de sécurité contribuent tous à la hausse et la poursuite de la piraterie en Somalie »⁹⁹.

Dans son témoignage devant le Comité sur le Transport et l'Infrastructure, le Sous-Comité sur le Transport Maritime et les Gardes-côtes, du congrès américain, le 4 février 2009¹⁰⁰, Peter Chalk, un analyste politique au sein de la RAND Corporation¹⁰¹, estime que la piraterie est avant tout un phénomène économique, avec pour objectif principal pour ses auteurs de réaliser un profit. La piraterie maritime est une activité à but lucratif, permettant à des organisations criminelles d'assurer des sources de financement permettant leur développement, notamment par l'acquisition d'armes, de moyens logistiques et de constituer une puissance financière leur permettant de corrompre les bureaucrates en s'achetant une protection, voire se lancer dans la politique.

b. Instabilité politique

Nous considérons qu'il existe une relation entre l'instabilité politique et la piraterie¹⁰². En effet, cette instabilité favorise et facilite les actes de piraterie¹⁰³. En Somalie par exemple, le pays, en guerre civile depuis 1991, est en situation d'anarchie, et évolue à la lumière d'une guerre fratricide entre diverses factions et milices armées. Cette anarchie facilite et favorise même la piraterie.¹⁰⁴ ¹⁰⁵L'anarchie doublée de la pauvreté de la population, encourage la

⁹⁸ FRECON, Eric (2002), *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est , Histoire d'une Résurgence de la Piraterie Maritime*. L'Harmattan, p. 65-70

⁹⁹ *Piracy off the Somali Coast*, Workshop commissioned by the Special Representative of the Secretary General of the UN to Somalia, Ambassador Ahmedou Ould Abdallah, Nairobi 10-21 November 2008, p.15

¹⁰⁰ CHALK, Peter (Février 2009), *Maritime Piracy, Reasons, Dangers and Solutions*. the RAND Corporation

¹⁰¹ Rand Corporation est une organisation à but non lucratif dont l'objet est de contribuer à améliorer les prises de décision par l'intermédiaire de recherches et d'analyses objectives

¹⁰² FRECON, Eric (2002), *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est , Histoire d'une Résurgence de la Piraterie Maritime*. L'Harmattan, p. 21-22

¹⁰³ FRECON, Eric (2002), *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est , Histoire d'une Résurgence de la Piraterie Maritime*. L'Harmattan, p. 56

¹⁰⁴ BATEMAN, Sam, Joshua HO (24/11/2008), *Somalia-type piracy: why it will not happen in Southeast Asia*. RSIS Commentaries, S. Rajaratnam School of International Studies

communauté locale à se resserrer derrière et à protéger les pirates dans leurs actes¹⁰⁶. En Asie du Sud Est, la mise en place de patrouilles navales en 1992 dans le détroit de Malacca a certes permis de réduire de façon importante les actes de piraterie, mais n'a cependant pas permis de stopper la résurgence de ce phénomène dans les années 2000, qui serait due à l'instabilité sociale et politique de l'Indonésie¹⁰⁷.

Par ailleurs, durant la guerre froide, les forces maritimes des belligérants, qu'ils soient du bloc de l'Est ou du bloc de l'Ouest, patrouillaient les eaux maritimes et assuraient un contrôle sur les mers entrant dans le cadre de leur contrôle. Elles s'assuraient également de l'absence de forces armées pouvant nuire à leurs intérêts respectifs. Cependant, la fin de la guerre froide a abouti en ce que nous pouvons appeler un « vide stratégique » qui a laissé la place au développement des conflits territoriaux et maritimes ainsi qu'à des « vides » laissés par le départ de flottes navales de certaines zones d'Asie¹⁰⁸, « vides » ayant pu être comblés par des pirates.

III. Modes opératoires

Nous nous intéresserons dans le présent chapitre à présenter les modes opératoires utilisés par les assaillants dans le cadre des actes de piraterie maritime et assimilés. Nous pouvons catégoriser les modes opératoires comme suit :

- attaques à quai ou au mouillage et vol des effets personnels de l'équipage
- attaques en mer dans un but de détournement du navire dans l'objectif d'en faire un « bateau fantôme » ou dans l'objectif d'obtenir une rançon

1. Attaques au port ou au mouillage

Il s'agit d'actes touchant des navires à quai ou ancrés dans les eaux portuaires et nationales. Dans ces cas de figure, le navire est attaqué soit au port, soit au mouillage. L'attaque se fait généralement durant la nuit, par un petit bateau qui approche, tous feux éteints, et duquel sortent les pirates. Ils montent sur le navire cible, et se rendent sur la passerelle et dans les cabines des matelots à la recherche du coffre, des provisions du navire, et des effets

¹⁰⁵ *L'explosion de la piraterie maritime déconcerte la communauté internationale. La situation anarchique de la Somalie favorise l'activité des pirates*, Le Monde, 17/04/2009

¹⁰⁶ BATEMAN, Sam, Joshua HO (24/11/2008), *Somalia-type piracy: why it will not happen in Southeast Asia*. RSIS Commentaries, S. Rajaratnam School of International Studies

¹⁰⁷ FRECON, Eric (2002), *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est*, Histoire d'une Résurgence de la Piraterie Maritime. L'Harmattan, p. 42

¹⁰⁸ FRECON, Eric (2002), *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est*, Histoire d'une Résurgence de la Piraterie Maritime. L'Harmattan, p. 59-61

personnels des membres de l'équipage. Comme nous le mentionnons en introduction, ces attaques ne rentrent pas dans la définition d'acte de piraterie dans le cadre du droit de la mer puisque les actes ne sont pas commis en haute mer. Nous les étudions cependant car ils rentrent dans le cadre de la définition que nous avons choisi dans le cadre de ce mémoire, à savoir celle du Bureau Maritime International. Ce dernier considère ces actes comme des actes de piraterie maritime.

Les trois ports qui ont subi le plus grand nombre d'attaques ou de tentatives d'attaques en 2008 ont été recensés comme suit¹⁰⁹ :

- Lagos, au Nigeria, avec 22 cas
- Dar es Salaam, en Tanzanie, avec 12 cas
- Chittagong, au Bangladesh, avec 11 cas

Les attaques réussies au port ou lors du mouillage des navires, se sont élevées à 112 en 2008, soit 56 % du total des actes de piraterie réussis recensés en 2008. Les pays les plus touchés sont les suivants¹¹⁰ :

- Le Nigeria, avec 22 cas
- L'Indonésie avec 15 cas
- Le Bangladesh avec 11 cas
- Le Vietnam avec 9 cas
- L'Inde avec 8 cas
- La Tanzanie avec 7 cas

Exemples :

« Bangladesh : le 4 mars 2008, un navire de fret battant pavillon de St Vincent & Grenadines, le MV Theodor, est attaqué par des bandits armés sur la jetée « Ruby Cement » à Chittagong, au Bangladesh vers 01h00 heure locale. Trois bandits armés de long couteaux sont montés à bord du navire. L'un d'eux attaqua et blessa sérieusement le gardien en lui taillant le visage. L'alarme fut déclenchée et l'équipage rassemblé. Les bandits sautèrent par-dessus bord, et s'enfuirent avec les provisions du navire. Le gardien blessé fut transféré à terre pour traitement médical »¹¹¹.

¹⁰⁹ Données compilées du ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

¹¹⁰ Données compilées du ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

¹¹¹ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008, p.28*

« Le 17 mars 2008, un bateau de passagers philippin, le Baby Renze, est attaqué par des pirates armés pendant qu'il naviguait entre Cagbalite, Mauban et Balisen, île de Polilio, aux environs de 02h30 heure locale. Le bateau avec 10 passagers dont 5 membres d'équipage était de retour vers l'île de Polilio après avoir déchargé sa cargaison à terre. Deux des passagers ayant préalablement monté à bord, en demandant d'être transportés vers l'île Polilio, ont pris le contrôle du navire et ont immédiatement tué trois membres d'équipage, dont le capitaine. Les pirates les ont par la suite ligotés à l'ancre et les ont jetés par-dessus bord. Les pirates ont tiré par la suite sur deux autres membres d'équipage et les ont blessés. L'un de ces derniers se jeta à la mer. Il reste toujours disparu. Le deuxième est en train de récupérer à l'hôpital. Trois autres passagers, y compris un enfant, sont sains et saufs. Les gardes côtes philippins ont lancé une recherche pour retrouver les membres d'équipage disparus et tués, et pour retrouver les pirates qui se sont enfuis en hors-bord. »¹¹²



Ile de Polillo – Source : <http://philippines.bayaw.com/pictures/Polillo-Quezon-2.jpg>

« Le 14 avril 2008, un vraquier battant pavillon Ukrainien, le MV Sumy, est attaqué par des bandits armés alors qu'il est ancré à Latitude 06:17 Nord et Longitude 003:22 Est, au Lagos, Nigeria, aux environs de 03h40 heure locale. Quatre voleurs armés de couteaux sont montés à bord du navire ancré et pris en otage un membre d'équipage. Les voleurs ont été agressifs. Ils ont attaché les mains de leur otage, et blessé un autre membre d'équipage. L'alarme a été déclenchée et le reste de l'équipage s'est rassemblé. Les pirates se sont enfuis emportant avec eux les provisions de bord. Le port de Lagos a été informé de cet incident. »¹¹³

¹¹² ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.35

¹¹³ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, pp.34-35



Des pétroliers dans le port de Lagos – Photo d'archives/REUTERS/Akintunde Akinleye – Source : www.lepoint.fr¹¹⁴

Le 20 juillet 2008, le yacht Cool Change, battant pavillon seychellois, est l'objet d'une tentative de vol réalisée à Beau Vallon Bay, île Mahe aux Seychelles. En effet, vers 20h00 heure locale, un voleur est monté à bord du navire ancré. Il a été repéré et pourchassé par les membres d'équipage. Le capitaine a été par la suite informé que plusieurs autres navires sont également attaqués cette même nuit.¹¹⁵

Le 25 août 2008, l'AFP nous informe de ce qui suit : « Quatre hommes armés et masqués ont attaqué un voilier de grand luxe mouillé au large de Porto Vecchio (Corse-du-Sud) dans la nuit de dimanche à lundi et sont repartis avec le contenu du coffre, a-t-on appris auprès des services de sécurité intérieure de l'île. Le commando, arrivé en canot pneumatique peu avant minuit et armé de trois fusils et d'armes de poing, a maîtrisé les dix hommes d'équipage et les neuf passagers du "Tiara", un voilier de 55 mètres de long. Les malfaiteurs se sont ensuite emparés du contenu du coffre situé à bord du bateau avant de prendre la fuite dans leur embarcation. "Le Tiara, immatriculé aux îles Caïmans, venait de Sardaigne, son coffre contenait 138.000 euros", a indiqué à l'AFP José Thorel, procureur de la République d'Ajaccio. Le navire était mouillé dans le golfe de Porto Novo, entre les baies de Santa Giulia et de Santa Manza, dans le sud de la Corse. La parquet d'Ajaccio a ouvert une enquête de flagrance pour vol en réunion et saisi la section de recherches de la gendarmerie d'Ajaccio et la brigade de Porto Vecchio. Le canot pneumatique utilisé par les malfaiteurs n'a pas encore

¹¹⁴ <http://www.lepoint.fr/actualites-monde/2009-05-13/les-compagnies-petrolieres-priees-d-evacuer-le-nigeria/924/0/342984>

¹¹⁵ Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008, International Maritime Organization (IMO), 27 octobre 2008, Annexe 1 p.5

été retrouvé. Les enquêteurs procèdent à l'audition des personnes qui se trouvaient à bord du voilier. »¹¹⁶

Le 6 septembre 2008, dans le mouillage de Tanjung Bara, en Indonésie, le vraquier Spar Neptun fait l'objet d'un vol. A 02h40 heure locale, des voleurs sont montés à bord du bateau ancré, via le gaillard, et ont volé les provisions et les effets personnels de l'équipage. L'alarme fut déclenchée et l'équipage rassemblé. Les voleurs réussirent à s'échapper¹¹⁷.

Le 8 septembre 2008, au terminal de conteneurs de l'île Tincan, à Lagos au Nigeria, le porte conteneurs CMA CGM Aguila, battant pavillon chypriote, est l'objet d'une tentative de vol vers 05h00 heure locale. Le veilleur détecte un bateau suspicieux. Il découvre, après contrôle, qu'un voleur est monté à bord. Il y en avait encore six autres sur le bateau. Il sonne l'alarme et alerte le reste de l'équipage qui se sont alors dirigés rapidement vers le voleur. Quand ce dernier a réalisé avoir été vu, il a sauté par-dessus-bord et s'est enfuit. Les dégâts se sont limités à un scellé de conteneur brisé.¹¹⁸



Le CMA CGM Aguila – Source : www.marine-marchande.net¹¹⁹

Le 9 septembre 2008, le porte conteneurs Maersk Aberdeen battant pavillon hongkongais est l'objet d'une tentative de vol à Vung Tau Anchorage, au Vietnam vers 02h00 heure locale. Le veilleur, à bord du navire ancré, a remarqué un voleur essayant de monter à bord via la chaîne

¹¹⁶ Un commando armé dévalise un voilier de luxe au large de Porto Vecchio, AFP 25/08/2008

¹¹⁷ Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008, International Maritime Organization (IMO), 27 october 2008, Annex 1 p.4

¹¹⁸ Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008, International Maritime Organization (IMO), 27 october 2008, Annex 1 p.5

¹¹⁹ <http://www.marine-marchande.net/Jourlejour/7101-7200/10-Cma%20Cgm%20Aguila%202.JPG>

de l'ancre. Il a alors alerté les membres d'équipage. En voyant que les membres d'équipage ont été alertés, le pirate s'est alors jeté par-dessus bord et s'est enfuit avec trois autres complices dans une embarcation légère.¹²⁰

Le 19 septembre 2008, le cargo Natascha C, battant pavillon du Royaume-Uni, fait l'objet d'un vol à 21h45 heure locale à 2 nm du port de Guanta au Venezuela. Cinq voleurs sont montés à bord du navire ancré. Ils ont fait irruption dans le gaillard et ont volé les provisions et les équipements du navire. L'alarme a été déclenchée et l'équipage rassemblé. Les voleurs se sont alors enfuis avec leur butin. Les membres d'équipage ont alors dirigés les feux de recherche à la recherche du bateau pirate et ont informé les autorités portuaires de l'incident. Les gardes-côtes sont venus prendre les déclarations de l'équipage. Deux heures plus tard, le bateau pirate a été trouvé avec les objets volés. Le capitaine se rendit alors au poste de police afin de faire une déclaration. Il attend une audience du tribunal, qui aura lieu dans quelques mois, afin de recouvrer les objets volés.¹²¹

« Brésil : le 26 décembre 2008, le yacht français Maclow fut attaqué au mouillage durant la nuit par des bandits armés a Bahia de Todos os Santos, au Brésil. Deux bandits armés sont montés à bord du yacht et ont attaqué les deux couples français / membres de l'équipage. Les pirates sont venus à bord d'un hors-bord. Ils volèrent les provisions du yacht, cash et effets personnels des passagers avant de s'enfuir. Le couple français fut sévèrement battu et dû être hospitalisé. La police a lancé des investigations sur cet incident »¹²².

Extrait d'un incident reporté sur le site de l'ICC Commercial Crime Services – Live Piracy Report : « 14/02/2009, 2130 UTC, Lagos Anchorage, Nigeria : Environ 12 à 14 bandits masqués et armés de fusils automatiques AK-47 sont montés à bord d'un tanker. Ils ont pris le maître d'équipage en otage et l'ont forcé à les guider vers le pont. Ils ont ouvert le feu et détruit le système de communication du navire puis ont dévalisé le magasin du navire et volé les effets personnels de l'équipage. Ils ont quitté le navire après 30 à 40 minutes. Aucun membre d'équipage n'a été blessé. »¹²³

¹²⁰ *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008*, International Maritime Organization (IMO), 27 octobre 2008, Annex 1 p.6

¹²¹ *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008*, International Maritime Organization (IMO), 27 octobre 2008, Annex 1 p.6

¹²² ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.28

¹²³ Live Piracy Report, ICC Commercial Crimes Services

Les pirates à Dar es Salaam ont généralement pour objectif la cargaison, tandis que les pirates à Chittagong visent généralement les provisions du navire¹²⁴.

Extrait d'un incident reporté sur le site de l'ICC Commercial Crime Services – Live Piracy Report : « 14/02/2009, 0030 UTC, Dar es Salaam roads, Tanzanie : trois voleurs armés de couteaux sont montés à bord d'un navire porte conteneur ancré. Ils ont ligoté le veilleur, pris ses effets personnels, puis ont ouvert un conteneur et volé sa cargaison. A 0200 UTC, les voleurs ont quitté le navire dans petit bateau après avoir libéré le veilleur. Les autorités portuaires ont été informées mais aucune mesure n'a été prise. »¹²⁵

2. Attaques de navires en mer

Il s'agit d'actes de piraterie sur des bateaux se déplaçant en mer. Les régions les plus touchées en 2008 par des attaques réussies de navires en mer sont les suivantes¹²⁶ :

- La Somalie et le Golfe d'Aden : 44
- L'Indonésie : 11
- Le Nigéria : 8
- La Tanzanie : 7

La Somalie et le Golfe d'Aden viennent en tête de liste en 2008, avec 50 % de ce genre réussies.

a. Sélection de la cible

Dans son livre, *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est*, Eric Frécon nous informe « qu'au début des années 1990, on rapportait que dans les ports de Santos et de Rio de Janeiro au Brésil, les bandits montaient à bord des navires munis de la liste complète des marchandises embarquées. En Asie de l'Est... les gangs... disposent de données informatiques fournies par des dockers et des agents dûment rétribués. Souvent la cargaison serait même déjà vendue avant que le bateau ne quitte le port »¹²⁷.

¹²⁴ Données compilées du ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

¹²⁵ Livre Piracy Report, ICC Commercial Crimes Services

¹²⁶ Données compilées du ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

¹²⁷ FRECON, Eric (2002), *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est , Histoire d'une Résurgence de la Piraterie Maritime*. L'Harmattan, p. 54-55

Au début des actes de piraterie au large de la Somalie, les pirates attaquaient les navires dans et aux abords des eaux territoriales Somaliennes, tout navire passant par cette zone pouvant être attaqué. Désormais, et comme les bateaux évitent de passer le long des côtes de la Somalie, et à la suite de l'utilisation de bateaux-mères par les pirates, la cible attaquée semble être celle qui passe à côté de bateaux-mères, sans avoir été nécessairement repérée à l'avance par des informateurs. Cela peut être confirmé par l'attaque de la frégate française Nivose par des pirates somaliens qui la prirent pour un cargo.

Le texte suivant est un extrait d'une dépêche AFP relatant les faits : « "Deux skiffs en visuels": peu avant 08H00, le capitaine de frégate Jean-Marc Le Quilliec, sort en trombe de sa cabine. Deux embarcations légères, repérées la veille par un patrouilleur espagnol, viennent d'être identifiées à l'arrière de la frégate. "Elles foncent droit sur nous", lâche le commandant, qui prépare sa manœuvre: "on continue à chasser (avancer vers, ndlr) le soleil", pour que les présumés pirates ne découvrent pas leur méprise, et "on se retourne pour faire tête sur eux". La scène se déroule en plein Océan indien, à plus de 500 milles nautiques du port kényan de Mombasa. C'est à la même position, note aussitôt le commandant du Nivôse, que la frégate française avait intercepté le 15 avril onze pirates auteurs d'une attaque sur le Safmarine Asia, un bâtiment de commerce sous pavillon du Libéria. "Go, allez-y!", lance le pacha, qui vient de faire décoller l'hélicoptère du bord. Le premier skiff stoppe net. "Actuellement, les objectifs ont les mains sur la tête", crache la radio. Il faudra deux coups de semonces de l'hélicoptère pour stopper le deuxième qui a tenté de prendre la fuite. Les présumés pirates sont interrogés par les fusiliers marins, lâchés, en zodiac, à leur poursuite. Il y a une troisième embarcation, avouent alors les nouveaux captifs. Le "bateau-mère", qui sert traditionnellement de base-arrière aux skiffs d'attaque, est rapidement appréhendé. A bord: un homme, des pommes de terre et des bidons d'essence. "Apparemment, il pensait que les deux skiffs nous avaient pris", note le commandant avec satisfaction. Sur celui des deux skiffs qui a tenté de s'enfuir, et où naviguaient quatre hommes, les fusiliers découvrent deux Kalachnikov, plusieurs chargeurs de munition, un lance-roquette et cinq roquettes. »¹²⁸

¹²⁸ DIEUDONNE, David (4 mai 2009), *Stupeur à bord de la frégate française : « les pirates foncent droit sur nous »*, AFP



Le Nivôse – Source : ©Marine nationale¹²⁹

Cependant, un article du Nouvel Observateur nous informe que l'identification des bateaux cible se fait grâce à la diaspora somalienne. Cette dernière, dockers et négociants, informent leurs contacts en Somalie des départs des bateaux des quais de la région, du Yémen aux Emirats Arabes Unis¹³⁰.

Extrait de « Grands Reporters » d'octobre 2008 : « A Dubaï, tout le monde connaît le capitaine Issé, armateur somalien. Toujours prêt à aider. Un homme riche, cultivé et charmant... que j'ai croisé dans tous les mauvais coups, dit un occidental, expert de la région. D'ailleurs, ses cargos n'ont jamais été attaqués ! »¹³¹

Cette thèse est également privilégiée par la radio espagnole Cadena Ser qui indique que les pirates somaliens sont informés sur leurs cibles grâce à des informateurs basés à Londres qui leur indiquent les navires à attaquer et leur fournissent des informations sur leur marchandise et sur leur route¹³².

¹²⁹ http://www.defense.gouv.fr/marine/base/unites/batiments_de_combat/fs/nivose/galerie

¹³⁰ Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

¹³¹ MARI, Jean-Paul dans Le Nouvel Observateur repris dans : 36 millions de dollars de revenus en un an, la loi des pirates, Grands Reporters, 23/10/2008

¹³² Les pirates somaliens renseignés depuis Londres sur leurs cibles, AFP, 11 mai 2009



*Dow suspecté de piraterie – Source : Wikipedia*¹³³

Les pirates peuvent avoir recours à des informateurs parmi les matelots du navire, ou bien faire recruter un des leurs sur le navire. Ce dernier informe alors ses comparses par téléphone portable de la nature de la marchandise, de la route suivie et des mesures anti-piraterie mises en place, et l'heure approximative d'entrée dans les eaux internationales¹³⁴. Cette technique est utilisée principalement par le crime organisé en Asie du Sud-est. Par ailleurs, il est utile de mentionner que les équipages d'un navire ne sont pas nécessairement directement employés par les armateurs et propriétaires du navire. En effet, les armateurs ont parfois recours à la sous-traitance, assurant des équipages qui peuvent être originaires de pays comprenant des groupes radicaux et fondamentalistes¹³⁵. Ils peuvent également être de « faux matelots » ayant acheté de faux documents d'identification. En effet, l'Organisation Maritime Internationale a rapporté l'existence de plus de 12 500 cas de documentation de marins frauduleuse entre 1997 et 2002¹³⁶.

¹³³ http://images.google.fr/imgres?imgurl=http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/e/e0/060121-N-5358A-008.jpg/150px-060121-N-5358A-008.jpg&imgrefurl=http://fr.wikinews.org/wiki/Piraterie:_Trois_nouvelles_prises_pour_les_pirates_somaliens&usq=_rgozMXMmumvPw7h-vF7JKkQVGA=&h=107&w=150&sz=6&hl=fr&start=18&um=1&tbnid=xtv_15tZJ-CE9M:&tbnh=68&tbnw=96&prev=/images%3Fq%3D%2522MV%2BGreat%2BCreation%2522%26hl%3Dfr%26safe%3Doff%26rlz%3D1C1CHMA_frFR315FR315%26um%3D1

¹³⁴ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.227

¹³⁵ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.289

¹³⁶ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.302

b. Approche du navire

Généralement l'approche se fait par l'arrière, attaquant le navire par l'angle mort du radar¹³⁷. L'approche peut également avoir lieu, notamment dans les détroits, durant la nuit, le bateau pirate approchant de sa cible feux éteints. Une fois arrivé à son niveau, il se positionne à ses côtés et noue son bateau à celui de sa cible de façon à faciliter l'abordage¹³⁹.

D'autres méthodes, voire ruses peuvent être également utilisées par les pirates pour atteindre leur objectif, comme par exemple l'utilisation d'un faux appel de détresse : Un bateau pirate lance un appel de détresse afin d'attirer sa proie. Une fois que cette dernière arrive pour porter secours, les pirates procèdent à l'abordage¹⁴⁰. Les pirates peuvent également utiliser une variante, avec un bateau en détresse, en connivence avec les pirates et en attente d'être secouru. Dès lors qu'un navire tiers remarque le bateau en détresse et se dirige vers lui, un bateau pirate surgit à l'arrière et procède à l'abordage.

Par ailleurs, lorsque le navire cible est en panne, il devient une proie facile¹⁴¹.

« Le 18 septembre 2008, un vraquier battant pavillon Hong-Kongais, le MV Great Creation, est attaqué et détourné par des pirates armés pendant qu'il était en route sur la position suivante : Latitude 14:13.00 Nord, et Longitude 049:59.00 Est, dans le Golfe d'Aden, vers 06h18 UTC. Environ huit pirates armés de fusils ont abordé le navire qui dérivait en raison de problèmes de moteur. Ils ont pris les 25 membres d'équipage en otage puis ont appareillé, une fois les moteurs en état de marche, vers la côte et demandé une rançon pour la libération du navire et de son équipage ».¹⁴²

Utilisation de bateaux-mères

Lorsque les navires ont commencé à éviter la côte somalienne et à s'en éloigner, les pirates se sont adaptés et ont élargi leur zone d'influence sur la zone maritime avoisinante. Tel est le cas par exemple du Sirius Star, le supertanker saoudien, qui a été abordé en haute mer, à 450

¹³⁷ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.77

¹³⁸ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.227

¹³⁹ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.2-8

¹⁴⁰ MARCHESSEAU, Patrick, *Prise d'otages sur le Ponant*, éditions Michel Lafon, 2008, p. 21

¹⁴¹ BATEMAN, Sam, Joshua HO (24/11/2008), *Somalia-type piracy: why it will not happen in Southeast Asia*. RSIS Commentaries, S. Rajaratnam School of International Studies

¹⁴² ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.31

miles nautiques au large du Kenya et de la Tanzanie¹⁴³. Des attaques en profondeur, comme celle-ci, supposent une organisation qui dépasse le cadre d'un pêcheur devenu pirate isolé. La mise en place de ce genre d'attaques, nécessite des moyens colossaux qui ne peuvent être que le fait que du crime organisé ou de milices bien organisées.



Le Sirius Star – Source : AFP PHOTO / HO / Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering paru dans l'Express ¹⁴⁴

Un navire, de type chalutier, transporte les vedettes rapides des pirates sur la zone d'attaque¹⁴⁵. Il sert de base logistique à l'attaque¹⁴⁶. Il comprend généralement une ou deux vedettes rapides ainsi qu'un armement lourd¹⁴⁷, ainsi que 15 à 20 pirates lourdement armés¹⁴⁸. Nous l'appelleront « bateau-mère ».

Il croise dans les voies maritimes internationales dans l'attente d'une cible¹⁴⁹.

Une fois la cible repérée, les vedettes quittent le « bateau-mère » à toute vitesse et approchent le navire cible des deux côtés¹⁵⁰.

Ce mode opératoire fut le même utilisé contre Le Ponant. En effet, deux skiffs¹⁵¹ se lancèrent d'un palangrier¹⁵² immobile en plein milieu de l'Océan, à l'assaut de ce bateau¹⁵³.

¹⁴³ ARMENGAUD, Jean-Hébert, *La pêche au gros des pirates*, dans Libération, 19 novembre 2008

¹⁴⁴ http://www.lexpress.fr/medias/142/le-sirius-star-derniere-prise-record-des-pirates-somaliens_209.jpg

¹⁴⁵ ARMENGAUD, Jean-Hébert, *La pêche au gros des pirates*, dans Libération, 19 novembre 2008

¹⁴⁶ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

¹⁴⁷ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

¹⁴⁸ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

¹⁴⁹ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

¹⁵⁰ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

¹⁵¹ Esquifs: petites embarcations légères

¹⁵² la palangrier est un navire armé pour la pêche à la palangre (ligne pour la pêche en mer constituée d'une corde le long de laquelle sont attachées des empiles munies d'hameçons)

Exemples :

Le 5 septembre 2008, à 05h10 UTC, dans le Golfe d'Aden, le cargo Jin Yuan Men, battant le pavillon de Saint Vincent et Grenadines remarque un remorqueur bleu, qu'il suspecte d'être un bateau pirate, remorquant un petit bateau. Soudainement, le petit bateau se lance à toute vitesse et s'approche du cargo. L'officier de pont déclencha l'alarme et l'équipage se rassembla. Quatre pirates, armés de RPG et d'armes automatiques ont alors tiré sur le cargo en essayant de monter à bord. Le capitaine augmenta la vitesse et pris des manœuvres évasives. L'équipage activa les lances incendie et lança des objets durs en essayant de toucher les pirates. Ces derniers continuèrent à tirer. Vers 06h00 UTC, ils interrompirent leur tentative et s'enfuirent.¹⁵⁴

Le 6 septembre 2008, le transporteur de Gas LNG, le Sigloo Discovery, battant pavillon singapourien, fait l'objet d'une attaque dans le Golfe d'Aden, à 33 nm au Sud du Yémen à 07h05 UTC. Environ six pirates armés de RPG dans un hors-bord blanc se sont approchés du bateau qui naviguait. L'alarme est déclenchée, la sirène de brume sonnée et l'équipage rassemblé. L'officier en chef dirigea les lances incendie contre les attaquants. Les pirates ont alors demandé au bateau de réduire sa vitesse et ont pointé les RPG sur l'officier en chef, qui laissa tomber les lances incendie. Le capitaine augmenta la vitesse au maximum et pris des manœuvres évasives en donnant de grands ordres de barre. Ceci a déstabilisé le hors-bord et quatre pirates tombèrent par-dessus bord. Ces derniers réussirent toutefois à remonter sur hors-bord qui se lança de nouveau à la chasse du navire. Le navire lança un SOS et le SSAS fut activé. L'UKMTO¹⁵⁵ à Dubaï et le Centre Anti Piraterie du BMI furent informés. Le hors-bord s'approcha du navire mais interrompit plus tard l'attaque et rejoignit un bateau-mère, qui ressemblait à un radeau ayant une couverture orange. Un bateau de passage dans la zone informa le navire que les navires de guerre de la coalition arrivaient pour donner leur aide et qu'ils essayaient de joindre le navire sur VHF.¹⁵⁶

¹⁵³ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 64-65

¹⁵⁴ *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008*, International Maritime Organization (IMO), 27 octobre 2008, Annex 2 p.1

¹⁵⁵ United Kingdom Maritime Trade Organization

¹⁵⁶ *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008*, International Maritime Organization (IMO), 27 octobre 2008, Annex 2 p.2

c. Abordage

Une fois proches de leur cible, les pirates se placent le long du navire, à la hauteur du milieu de la coque (afin d'éviter les conséquences découlant d'éventuelles manœuvres de zig-zagging), et font signe au commandant de ralentir, armes au poing¹⁵⁷. Ils peuvent également attacher le navire avec des chaînes et des crochets ainsi que des échelles en U, ou des perches en bambou sur lesquels ils grimpent^{158 159 160 161}. Les pirates menacent l'équipage avec leurs armes, et font parfois des tirs de semonce par mitrailleuse ou lance roquette, terrorisant l'équipage, ce qui facilite l'abordage^{162 163 164}.

La réalisation de l'opération prend entre un quart d'heure et vingt minutes entre le départ des vedettes du « bateau mère » et l'irruption sur le pont du cargo^{165 166 167}.

d. Contrôle du navire

Une fois à bord, les pirates, aidés de leurs armes, font face à toute résistance et prennent le contrôle du navire. Une fois à bord du navire, ils se dirigent vers la passerelle et en prennent le contrôle.

Les personnes prises en otage dans le cadre de détournement de navires pour l'obtention de rançons, ne sont généralement pas maltraitées, sauf si elles offrent une résistance¹⁶⁸. Dans les autres cas de figure les passagers peuvent être tués ou subir d'autres conséquences. Celles-ci sont détaillées dans le chapitre relatif au sort de l'équipage.

¹⁵⁷ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 64-65

¹⁵⁸ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

¹⁵⁹ Somalie : la loi des pirates, dans *Nouvel Obs* (23/10/2008)

¹⁶⁰ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 67

¹⁶¹ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.9

¹⁶² *Bateau pirate coulé*, Radio Canada, 19/11/2008

¹⁶³ Somalie : la loi des pirates, dans *Nouvel Obs* (23/10/2008)

¹⁶⁴ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 67

¹⁶⁵ Somalie : la loi des pirates, dans *Nouvel Obs* (23/10/2008)

¹⁶⁶ *Bateau pirate coulé*, Radio Canada, 19/11/2008

¹⁶⁷ MIDDLETON, Roger (octobre 2008), *Piracy in Somalia, threatening global trade, feeding local wars*, *Briefing Page*. Chatham House, p.4

¹⁶⁸ *Bateau pirate coulé*, Radio Canada, 19/11/2008

e. Exemples d'attaques pirates

Extrait d'une dépêche AFP : « Les pirates ayant attaqué samedi soir un navire de croisière italien qui a réussi à leur échapper, étaient munis de Kalachnikov et avaient le soutien d'un autre bateau dans la zone de l'agression, a affirmé le commandant du navire dimanche à l'agence Ansa. Ciro Pinto a expliqué, à l'Ansa et à la télévision Sky, qu'une "embarcation légère blanche de type zodiac, avec 6 hommes armés à bord", a attaqué le Melody à 23h35 (21h35 GMT). Ils ont fait feu avec des Kalachnikov alors que le navire se trouvait au large de la Somalie. Ce type d'embarcation est plus rapide que le navire et il était impossible d'éviter qu'elle ne le rejoigne, selon le commandant. "Au bout de quatre à cinq minutes, ils ont tenté de mettre une échelle à la proue" du navire. Les agents de sécurité du Melody "ont tiré et quand ils ont vu cela, ils (les attaquants, ndlr) ont abandonné et sont partis", a ajouté Ciro Pinto. "Ils nous ont encore suivi une vingtaine de minutes en continuant à tirer", a-t-il dit. »¹⁶⁹

« Le 16 décembre 2008, le MV Bosphorus Prodigy, cargo battant pavillon d'Antigua & Barbuda, est attaqué et détourné par des pirates armés à la position suivante Latitude 13:20 Nord et Longitude 047:57 Est dans le Golfe d'Aden aux environs de 07h15 heure locale. Les pirates, armés de fusils automatiques et de RPG ont tiré sur le navire à partir de leurs deux hors-bords. Ils ont réussi à monter à bord et à détourner le navire. Ils ont pris 11 otages et ont appareillé vers la côte Somalienne. Le navire a mouillé au large de la côte Somalienne, puis les pirates ont demandé une rançon afin de libérer le navire et son équipage. »^{170 171}



Le Bosphorus Prodigy – Source : Wikipedia¹⁷²

¹⁶⁹ Bateau italien attaqué: un autre navire en appui des agresseurs (commandant), AFP, 26/04/2009

¹⁷⁰ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.33

¹⁷¹ Le navire fut libéré en février 2009, Source : Sunday's Zaman

¹⁷² <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c5/BosphorusProdigy.JPG>

« Le 25 décembre 2008, un vraquier Egyptien, le MV Wadi Alarab, est attaqué par des pirates armés en position Latitude 14:13 Nord et Longitude 050:51 Est, dans le Golfe d'Aden, aux environs de 07h43 UTC. Des pirates armés ont pourchassé le vraquier et tiré dessus. Le navire a émis un message de détresse qui a été relayé au Centre de Piraterie Maritime du BMI par un navire passant dans les parages. Le Centre de Piraterie Maritime du BMI a immédiatement contacté les autorités en demandant leur aide. Un navire de guerre et un hélicoptère ont été envoyés au secours du navire. En voyant l'hélicoptère s'approcher, le bateau pirate arrêta sa tentative de détournement et s'en alla. Un membre d'équipage a reçu une balle dans le pied tirée par les pirates. Le membre d'équipage blessé a été héliporté sur le navire de guerre pour suivre un traitement médical. »¹⁷³

« Le 4 janvier 2008, le porte conteneurs SYMS Huashan, battant pavillon Antigua & Barbuda est attaqué à 09h20 heure locale à Vinh Ha Long inner Anchorage à Haiphong au Vietnam. Sept pirates armés de couteaux, sur un bateau en bois, se sont approchés du navire durant les opérations d'ancrage. Ils volèrent les provisions du navire et attaquèrent les trois membres d'équipages qui essayaient de les arrêter. Un veilleur officiel vietnamien, qui était à bord, n'a pas intervenu pour arrêter les voleurs. Aucun membre d'équipage ne fut blessé. L'incident fut reporté à l'agent qui conseilla de ne pas contacter la police. Aucune action ne fut prise. »¹⁷⁴



Le SYMS Huashan – Source : [pds.Exblog.jp](http://pds.exblog.jp)¹⁷⁵

¹⁷³ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.33

¹⁷⁴ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.49

¹⁷⁵ http://pds.exblog.jp/pds/1/200711/15/13/c0135413_17141931.jpg

« Le 19 janvier 2008, le PU 2406, battant pavillon singapourien, remorquait une barge dans les détroits de Karimata, en Indonésie. A 11h45 heure locale, l'équipage remarqua que la porte de la salle d'emmagasiner de la barge était ouverte. Après inspection il s'est avéré que les provisions et quelques équipements avaient été volés. Les pirates sont montés à bord sans se faire remarquer en brisant les vitres afin de pouvoir ouvrir la porte de l'intérieur. Le remorqueur continua son chemin vers son port de destination. »¹⁷⁶

« Le 29 janvier 2008, le vraquier Princess Nadia, battant pavillon panaméen, fut l'objet de l'incident suivant pendant qu'il était ancré à Pulau Laut, en Indonésie. A 04h15 heure locale, quatre voleurs armés de couteaux montèrent à bord du vraquier ancré. L'équipage les confronta. Malgré cela, les voleurs réussirent à voler les provisions. L'alarme et le sifflet du navire retentirent et l'équipage rassemblé. En voyant les quatorze membres d'équipage intervenir, les voleurs sautèrent à l'eau et s'enfuirent dans un hors-bord de 30 mètres de long. Les autorités portuaires demandèrent au navire de rappeler une heure plus tard. »¹⁷⁷

« Le 13 février 2008, le porte conteneurs, Kota Tegap, battant pavillon singapourien ancré à Chittagong au Bangladesh, fut l'objet de l'incident suivant à 03h15 heure locale : 12 voleurs armés de fusils et couteaux sont montés à bord du navire ancré. Ils ont fait prisonnier le veilleur sous la menace de leurs armes et lui ont ligoté les mains et les pieds au treuil. Ils volaient les provisions du navire lorsqu'un autre veilleur sonna l'alarme. Les autorités portuaires et les gardes-côtes furent informés de l'incident. »¹⁷⁸

« Le 8 mars 2008, le chimiquier Motivator, battant pavillon des îles Marshall, a fait l'objet de l'incident suivant à 04h00 heure locale dans le port de Belawan en Indonésie : des personnes non autorisées ont détourné l'attention des membres d'équipage et des veilleurs, pendant que trois voleurs armés de long couteaux montaient à bord du chimiquier depuis la terre ferme, et ont volé les provisions. Heureusement, les membres d'équipage ont remarqué les voleurs et ont déclenché l'alarme. Quant ils se sont aperçus de la réaction de l'équipage, les voleurs ont sauté par-dessus bord et se sont enfuis dans une petite embarcation non éclairée. »¹⁷⁹

¹⁷⁶ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.43

¹⁷⁷ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.43

¹⁷⁸ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.51

¹⁷⁹ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, pp.43-44

« Le 13 avril 2008, à 02h05 heure locale, douze pirates, dans un hors-bord, armés de fusils, épées et barres de fer, se sont approchés du Spar Cetus, un vraquier battant pavillon norvégien, qui naviguait au large de l'île Mangkai en Indonésie. Le capitaine sonna l'alarme, l'équipage dirigea les lances incendie et activa le SSAS¹⁸⁰. Les pirates montèrent à bord du navire et volèrent les effets personnels de l'équipage ainsi que quelques meubles. Ils quittèrent le navire après 50 minutes. L'équipage ne fut pas blessé, mis à part quelques ecchymoses. Les navires aux alentours furent alertés. »¹⁸¹

« Le 20 avril 2008, le Playa De Bakio, bateau de pêche battant pavillon des Iles Canaries, est attaqué au large de la Somalie à 14h52 UTC. En effet, des pirates armés de fusils et de lance grenades l'ont attaqué et détourné vers une destination inconnue. 26 membres d'équipage ont été pris en otage et une rançon demandée pour leur libération. Le 25 avril 2008 l'équipage et le navire furent libérés par les pirates. Il s'avère que les propriétaires ont payé une rançon pour la libération de l'équipage et du navire. Le 29 avril 2008 les membres d'équipage sont arrivés aux Seychelles. »¹⁸²



Le Playa de Bakio – Source : www.telegraph.co.uk¹⁸³

« Le 27 mai 2008, quatre pirates, armés de long couteaux, sont montés à bord du remorqueur battant pavillon singapourien, le Cathay 5, à 03h00 heure locale pendant qu'il naviguait dans

¹⁸⁰ SSAS ou Ship Security Alert System, est un système d'alerte par satellite

¹⁸¹ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.44

¹⁸² ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.55

¹⁸³ http://www.telegraph.co.uk/telegraph/multimedia/archive/00663/Playa-de-Bakio404_663837c.jpg

les détroits de Singapour. Le Cathay 5 remorquait une barge. Les pirates volèrent de l'argent liquide ainsi que les effets personnels de l'équipage puis s'enfuirent. »¹⁸⁴

« Le 5 juin 2008 deux voleurs en canoë se sont approchés du Nova Friesa, un cargo réfrigéré ancré à Pointe Noire, au Congo. Un voleur a tenté de monter à bord du navire avec crochet attaché à une longue perche. Lorsque le voleur arriva à la hauteur du pont principal, un membre d'équipage le frappa et il tomba par-dessus bord. L'autorité de contrôle portuaire a réagi deux heures plus tard, mais n'était pas intéressée par l'incident. »¹⁸⁵

« Le 7 juin 2008, un transporteur de bétail battant pavillon philippin, le MV Hereford Express, est attaqué par des pirates armés pendant qu'il naviguait Latitude 03:18 Nord et Longitude 125:05 Est, aux environs de Kepulauan Sangir, Indonésie, aux environs de 10h00 heure locale. Des pirates en hors-bord ont pourchassé et tiré sur le navire qui se dirigeait vers l'Australie. Le capitaine pris des manœuvres évasives afin d'empêcher les pirates de monter à bord et afin de réduire les dégâts pour son navire et son équipage. Le capitaine a également informé l'armateur, qui a contacté, à son tour, le Centre Anti Piraterie du BMI sollicitant son aide. Ce dernier a contacté les autorités indonésiennes qui ont demandé à leur unité locale d'intervenir et d'aider le navire attaqué. Après une attaque qui a duré deux heures, les pirates ont abandonné. Le capitaine a détourné son chemin vers le premier port, de peur du renouvellement de l'attaque du bateau pirate. Il retourna au précédent port à Gen Santos aux Philippines. Le navire subi de lourds et graves dégâts sur le pont, l'équipement de télécommunication et la coque, en raison des tirs pirates. »¹⁸⁶



Hereford Express - Source : www.abc.net¹⁸⁷

¹⁸⁴ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.46

¹⁸⁵ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.66

¹⁸⁶ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.34

¹⁸⁷ http://www.abc.net.au/reslib/200806/r259689_1078573.jpg

« Le 5 juillet 2008, un yacht battant pavillon britannique, le Raven-Eye, est attaqué par des pirates armés pendant qu'il naviguait Latitude 10:45 Nord et Longitude 063:00 West, environ 8 nm au large de Puerto Santos, au Venezuela, aux environs de 19h00 heure locale. Six pirates armés de fusils et de couteaux sur une ancienne pirogue de pêche, ont brandi leurs armes essayant d'arrêter le yacht. Le capitaine du yacht a alors éperonné le bateau des attaquants, mais ces derniers ont réussi à monter à son bord. Un des pirates portait un uniforme militaire et deux autres des masques. Les pirates ont été violents. Ils ont attaché le skipper et sa femme, et ont pointé les fusils sur leurs têtes. Les pirates ont tiré sur le chien du capitaine qui tentait de les défendre. Ils ont volé l'équipement du yacht, les effets personnels et s'en allèrent. La femme du capitaine a subi une sévère blessure à la main par les pirates qui ont essayé de prendre sa bague de mariage. Le couple britannique déposa une plainte auprès de la police, et les autorités ont lancé une investigation »¹⁸⁸.

« Le 13 juillet 2008, ancré à Port au Prince, en Haïti, le cargo CFL Prudence battant pavillon néerlandais fait l'objet de l'incident suivant à 20h40 heure locale : un membre de l'équipage remarqua six voleurs sur le gaillard volant les provisions du navire. Il en informa le capitaine qui sonna l'alarme et rassembla l'équipage. A la vue de l'alerte, les voleurs sautèrent par-dessus bord et s'enfuirent. Deux jonques furent repérées s'éloignant du navire. Les autorités portuaires en furent informées ». ¹⁸⁹



CFL Prudence -Source : <http://ijmond.web-log.nl>¹⁹⁰

¹⁸⁸ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, pp. 36-37

¹⁸⁹ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.54

¹⁹⁰ http://ijmond.web-log.nl/photos/uncategorized/2008/05/31/1cfl_prudence_mc_08_2.jpg

« Le 13 août 2008, le matelot de garde sur le Sun Genius, un cargo réfrigéré battant pavillon bahamien, observa deux voleurs cachés derrière un conteneur de 40'. Il était 01h30 heure locale dans la zone de mouillage de Guayaquil en Equateur. Les voleurs avaient volé les provisions du navire à partir du placard à peinture et les remettaient à un autre bateau qui les attendait. Dès qu'ils réalisèrent avoir été vus, il sautèrent dans l'eau et s'enfuirent dans le bateau qui les attendait »¹⁹¹.

« Le 21 août 2008, des pirates armés de fusils automatiques ont attaqué et détourné le vraquier Iran Deyanat, battant pavillon iranien, dans le Golfe d'Aden à 03h58 UTC. Le navire émis des SOS qui furent relayés par les navires passant dans la zone au Centre Anti Piraterie du BMI. L'officier de garde au Centre Anti Piraterie contacta immédiatement la marine de la coalition afin qu'elle apporte son assistance aux membres d'équipage et au navire. Le navire était en route vers Rotterdam en provenance de Chine et transportait des produits sidérurgiques et des minerais. Les pirates prirent les 29 membres d'équipage en otage. Un navire de la coalition suivi le navire détourné. Ce dernier ancra au large d'Eyl. L'équipage et le navire furent libérés le 10 octobre 2008. Il est estimé qu'une rançon a été payée pour la libération de l'équipage et du navire. »¹⁹²



Iran Deyanat – Source : <http://www.wellandcanal.ca/salties/i/irandeyanat/deyanat2.jpg>

¹⁹¹ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.54

¹⁹² ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.58

Le 10 septembre 2008, le Bright Ruby, un vraquier battant pavillon coréen est détourné dans le golfe d'Aden à 06h57 UTC. Les pirates sont montés à bord et ont pris en otage les 21 membres d'équipage. Le navire fut libéré le 16 octobre 2008 après le paiement d'une rançon.¹⁹³

Le 18 septembre 2008, le vraquier Centauri, battant pavillon maltais, est attaqué à 02h50 UTC à 250 nm au large de Mogadisho, en Somalie. En effet, cinq pirates en hors-bords ont attaqué le navire, l'ont détourné et pris les 25 membres d'équipage en otage.¹⁹⁴

Le 20 septembre 2008, le porte conteneurs, le Safmarine Asia, battant pavillon libérien, est attaqué dans le port de Dar Es Salaam, en Tanzanie. Vers 00h30 heure locale, seize pirates, dans un bateau de 15 mètres, armés de couteaux, sont montés sur le navire qui attendait un remorqueur. Ils ont prit en otage trois membres d'équipage qu'ils ont attachés. Ils ont également pénétré dans trois conteneurs où ils ont volé la marchandise. L'officier de pont envoya alors un autre matelot afin de vérifier l'état des trois autres qui ne répondaient pas. Le matelot remarqua les pirates et en informa l'officier de pont qui sonna l'alarme. Tous les membres d'équipage se sont alors rassemblés et commencé à ratisser le gaillard à leur recherche. Les pirates sautèrent par-dessus bord et s'enfuirent avec les effets personnels de l'équipage et les provisions du navire.¹⁹⁵



Safmarine Asia – Source : <http://members.lycos.nl/sanderse2/>¹⁹⁶

Le 20 septembre 2008, le pétrolier Greataf battant pavillon des îles Marshall est l'objet d'un incident au large de la digue de Lagos au Nigéria. A 01h00 heure locale deux voleurs armés

¹⁹³ Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008, *International Maritime Organization (IMO)*, 27 october 2008, Annex 1 p.1

¹⁹⁴ Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008, *International Maritime Organization (IMO)*, 27 october 2008, Annex 1 p.2

¹⁹⁵ Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008, *International Maritime Organization (IMO)*, 27 october 2008, Annex 1 p.3

¹⁹⁶ [http://members.lycos.nl/sanderse2/maersk/Safmarine %20Asia.jpg](http://members.lycos.nl/sanderse2/maersk/Safmarine%20Asia.jpg)

de couteaux sont montés à bord du pétrolier ancré qui effectuait des opérations STS (stand-by tugs (remorqueur)) . Un matelot remarqua les voleurs sur la dunette. Il leur cria dessus et en informa l'officier de pont. Les voleurs attrapèrent le matelot, le menacèrent avec un couteau, et lui prirent ses effets personnels. L'alarme fut déclenchée, le coup de sifflet du navire retentit et l'équipage rassemblé. A l'écoute de l'alarme, les voleurs s'enfuirent. Le matelot fut légèrement blessé.¹⁹⁷

Le 30 septembre 2008, le J.K.M. Muhieddine, un vraquier battant pavillon panaméen, a été attaqué au large de l'île Anambas à 03h50 heure locale par huit pirates armés de longs couteaux. Ces derniers sont montés à bord pendant qu'il naviguait, ont ligoté le capitaine et volé l'argent liquide. Puis ils se sont rendus dans la cabine du mécano et volé l'argent liquide qui s'y trouvait. Plus tard ils prirent le capitaine sur le pont arrière et l'attachèrent sur le bollard avant de prendre la fuite¹⁹⁸.

« Le 7 novembre 2008, à Chittagong au Bangladesh, cinq voleurs sont montés à bord du Baizo, un pétrolier battant pavillon panaméen, à 20h55 heure locale. Ils ont sauté par-dessus bord lorsqu'ils ont été repérés par un membre de l'équipage. Aucun vol n'a été signalé »¹⁹⁹.

Cas du Sirius Star²⁰⁰

Le Figaro²⁰¹ nous informe que le « Sirius Star » et ses 25 membres d'équipage ont été libérés, après deux mois aux mains des pirates, contre une rançon de trois millions de dollars. Cette rançon aurait été livrée par parachute.

La cargaison du superpétrolier est constituée de deux millions de barils de brut pour une valeur marchande à la date de libération de 100 millions de dollars.

Lors de la prise, les pirates avaient demandé une rançon de 25 millions de dollars. A la suite de négociations, ils ont baissé le montant demandé à 3,5 millions de dollars et ont finalement accepté la somme de 3 millions de dollars.

¹⁹⁷ *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008*, International Maritime Organization (IMO), 27 octobre 2008, Annex 1 p.5

¹⁹⁸ *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008*, International Maritime Organization (IMO), 27 octobre 2008, Annex 1 p.4

¹⁹⁹ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.53

²⁰⁰ Le Sirius Star est un superpétrolier Saoudien qui a été arraisonné par les pirates dans l'Océan Indien à 480 miles nautiques au Sud Est de Mogadiscio, en novembre 2008 avec 2 millions de barils de brut. Il est détenu par l'armateur Vela International Marine Ltd, filiale de transport maritime de la compagnie nationale saoudienne d'hydrocarbures Aramco.

²⁰¹ *Les pirates somaliens auraient relâché le «Sirius Star»*, Le Figaro.fr, 09 01 2009.

La répartition du butin entre les ravisseurs se serait passée à bord, un proche des ravisseurs aurait relaté qu'une brève dispute a éclaté entre les pirates lors de la répartition de cette somme.

Cinq pirates ont péri noyés lors du chavirage de leur embarcation alors qu'ils repartaient avec leur part du butin.

f. Sort de l'équipage

Le nombre de membres d'équipage pris en otage a augmenté de 200 % entre 2007 et 2008. Cette augmentation reflète les prises d'otage en Somalie et dans le Golfe d'Aden, qui ont représenté, à eux seuls 92 % des prises d'otages recensées par le BMI. La Malaisie suit de loin avec 26 prises d'otages, suivie de l'Indonésie (16) et le Nigeria (13) ²⁰². Les actes recensés au Nigéria sont très violents, l'équipage étant souvent blessé et kidnappé²⁰³.

<i>Sort de l'équipage</i>	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Pris en otage	359	148	440	188	292	889
Enlevé, rançonné	0	86	13	77	63	42
Menacé	65	34	14	17	6	9
Agressé	40	12	6	2	29	7
Blessé	88	59	24	15	35	32
Tué	21	32	0	15	5	11
Disparu	71	30	12	3	3	21
Total	644	401	509	317	433	1011

Code de bonne conduite – Gestion des otages

Patrick Marchesseau, le commandant du Ponant, nous informe qu'un « code de bonne conduite » a été appliqué sur son bateau lors de la prise d'otage²⁰⁴. Il s'agit de règles à respecter par les pirates lors des prises d'otages, dont le but est, vraisemblablement, d'assurer la sécurité et le bon traitement, des otages, du navire et de la marchandise lors d'une prise

²⁰² Données compilées du ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

²⁰³ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*

²⁰⁴ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, PP. 163 – 164 et Le Nouvel Observateur, 23/10/2008

d'otages. Le non respect de ces règles implique le paiement d'amendes que Patrick Marchesseau nous décrit comme suit :

Description du "délit"	Amende en dollars US
Toucher à la marchandise	500
Manger la nourriture de l'équipage	500
Utiliser les toilettes des otages	500
Maltraiter un otage	2 000
Retard de retour de permission à terre	100
Tirer sans raison	500
Refuser d'obéir	500
Dormir pendant son tour de garde	1 000
Partir en permission sans autorisation	1 500
Critiquer l'organisation	Exclusion immédiate de l'organisation

A ce code de bonne conduite s'ajoute également l'interdiction de voler le portefeuille des otages (25 000 dollars US d'amende prise sur la part de rançon du pirate) ainsi que des sanctions en cas d'agression sexuelle sur les femmes. Par ailleurs, assassiner un autre pirate est sanctionné par la peine de mort, et le corps de l'assaillant est jeté aux requins. Ce code de bonne conduite est renforcé par la présence d'un tribunal de campagne installé à Bedey, non loin d'Eyl²⁰⁵.

Le code de conduite comprend également une récompense pour les actes de bravoure. Ahmed Ilkacase, pirate somalien interrogé par l'AFP déclare d'ailleurs que « le premier pirate à bord du bateau saisi peut prétendre à une voiture de luxe, une maison ou une épouse. Il peut aussi décider de transformer ce bonus en cash »²⁰⁶.

V. Le bateau fantôme : cas pratique

Des navires sont attaqués en haute mer sur ordre de syndicats du crime, détournés, avec leur marchandise et leur équipage, et réapparaissent quelques années plus tard avec un nouveau nom et une nouvelle peinture, faisant de la contrebande, du transport de drogue,

²⁰⁵ ABDINUR, Mustafa Haji (4 mai 2009), *Une organisation quasi-militaire, atout majeur des pirates somaliens*. AFP.

²⁰⁶ ABDINUR, Mustafa Haji (4 mai 2009), *Une organisation quasi-militaire, atout majeur des pirates somaliens*. AFP.

d'immigrants illégaux²⁰⁷ ou d'escroqueries²⁰⁸. Dans ce dernier cas, ils localisent un affréteur qui doit expédier sa marchandise en urgence et a une lettre de crédit proche de son expiration. Le navire volé prend la marchandise et disparaît, naviguant sous un autre nom vers un port différent dans lequel il vendra la marchandise²⁰⁹. Cette opération se répète autant de fois que possible²¹⁰.

En effet, les navires volés font l'objet d'une modification d'identité, et d'une immatriculation auprès d'un pavillon de complaisance. Ils sont ensuite utilisés par l'organisation qui les a volés dans le cadre d'un commerce légitime ou dans le cadre de commerce illégal (stupéfiants, traite humaine). Ils peuvent également être revendus à des armateurs ou compagnies maritimes. Parfois même ces organisations trouvent des acheteurs avant même d'acquérir le bateau, de telle sorte qu'ils peuvent cibler leur proie en fonction des impératifs de leurs clients²¹¹.

Exemples de détournement et d'utilisation de bateau fantôme : le cas du Whale 7 et du Sinobest 2503²¹²

Le 7 septembre 2008, le remorqueur Whale 7 remorquait la péniche Sinobest 2503, immatriculée à Singapour, de Singapour à Sattahip en Thaïlande. Vers 20h30, à environ 12 miles nautiques de Pulau Tioman (Malaysie), le Whale 7 fut approché par 15 pirates sur trois hors-bords. Les pirates montèrent à son bord et en prirent le contrôle. Les 7 membres d'équipage eurent les mains liées et les yeux cachés avant d'être abandonnés sur une plage déserte de Pulau Tioman. Ces derniers furent retrouvés et accompagnés au poste de police par les villageois. Le propriétaire du remorqueur informa les autorités compétentes du détournement. Ces derniers transmirent la signalisation du bateau aux navires traversant la zone ainsi qu'aux autorités Thaïlandaises, vers qui le navire semblait se diriger.

Le 24 septembre 2008, la police maritime Thaïlandaise captura un remorqueur dénommé Saga 01 et une péniche du nom de Sinoveht 2503. La police maritime Thaïlandaise découvrit

²⁰⁷ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.9-10

²⁰⁸ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.218

²⁰⁹ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.218

²¹⁰ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.218

²¹¹ BERTIN-MOUROT, Edouard, Frederic LELIEUR, Emmanuel TERROIR (2005), *Terrorisme et Piraterie: des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*. L'Harmattan (2005), p.44.

²¹² *Special Report on the Hijacking of the Whale 7*, Recaap Information Sharing Center

que le Saga 01 portait le même numéro IMO (International Maritime Organization) que le Whale 7. Ce dernier avait été repeint d'une autre couleur, et baptisé sous un autre nom. La police maritime Thaïlandaise arrêta également 5 pirates à 7 miles de la province Prajauabkirikahn (Thaïlande). Ces derniers avouèrent avoir été payés 1,2 millions de baht (soit l'équivalent d'environ 25 000 euros) pour amener le remorqueur et la péniche à Ko Chang (Thaïlande).



Le Whale 7 – Saga 01 – Source : Thai Marine Police²¹³

Autres exemples :

« Le 2 mai 2008, deux bateaux de pêche battant pavillon malaisien, le KNF 7547 et le KNF 7548, sont attaqués et détournés par des pirates armés pendant que l'équipage se reposait Latitude 03:48.98 Nord et Longitude 100:43.03 Est, environ 4 nm au large de Tanjung Sauh, en Malaisie, aux environs de 02h00 heure locale. Les deux bateaux de pêches étaient ancrés lors de l'incident. Quatre pirates masqués et armés de couteaux et fusils sont montés à bord des bateaux de pêche. Ils ont été violents avec l'équipage, ont appareillé les bateaux vers une île indonésienne et ont obligé les membres d'équipage à sauter par-dessus bord. Un bateau de pêche indonésien de passage plus tard dans la zone a sauvé tous les membres d'équipage et les a remis aux autorités indonésiennes. Une enquête a été lancée et les membres d'équipage rapatriés en Malaisie. Les deux bateaux de pêche sont toujours disparus. Une alerte spéciale du BMI a été transmise et une récompense offerte »²¹⁴.

« Le 21 mai 2008, un navire citerne indonésien, le MT Blue Ocean 7, transportant de l'huile de palme, est attaqué par des pirates alors qu'il se dirigeait de Sulawesi vers Surabaya en

²¹³ <http://marine.police.go.th/1/uploads/img48ec627aa73bd.jpg>

²¹⁴ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.34

Indonésie. Environ 10 pirates, armés de fusils et de couteaux sont montés à bord du navire et l'ont détourné. Les pirates ont pris les membres d'équipage en otage et ont appareillé le navire vers une destination inconnue. Les propriétaires ont contacté le Centre Anti Piraterie du BMI sollicitant son aide dans la localisation du navire. Le Centre Anti Piraterie du BMI a alors informé toutes les autorités de la région leur demandant de chercher le navire citerne. Il assura périodiquement la liaison avec elles. La police de la marine royale malaisienne a localisé et arraisonné le navire citerne le 19 juin 2008 au port de Sandakan, où le navire avait changé de nom et déchargé sa cargaison. Huit membres d'équipage étaient à bord alors que six autres avaient disparu. La police malaisienne a lancé une enquête. »²¹⁵

« Le 25 mai 2008, le cargo MV Amiya Scan, battant pavillon Antigua & Barbuda, est attaqué par des pirates armés pendant qu'il naviguait à la position suivante : Latitude 13:16 Nord et Longitude 050:49 Est, dans le Golfe d'Aden vers 1530 UTC. Les pirates ont attaqué, sont montés à l'abordage et ont détourné le navire à 80 miles nautiques au large des côtes de la Somalie. Neuf membres d'équipage furent pris en otage. Les pirates appareillèrent le navire et jetèrent l'ancre à 2,5 miles au large de la côte Somalienne. Ils demandèrent une rançon pour la libération du bateau et de l'équipage. Le 24 juin 2008, l'équipage et le navire furent libérés. Il apparaît qu'une rançon fut payée afin d'assurer leur libération. Le navire se dirigea par la suite vers un port sûr. »²¹⁶

« Le 29 août 2008, un chimiquier Malaisien, le MT Bunga Melati 5, fut attaqué et détourné par des pirates armés pendant qu'il naviguait à la position suivante : Latitude 13:12 Nord et Longitude 046:37 Est dans le Golfe d'Aden vers environ 13h50 UTC. Les pirates armés de fusils l'ont attaqué, détourné et appareillé vers les eaux territoriales Somaliennes. Les pirates ont jeté l'ancre au large d'Eyl et demandé une rançon pour la libération du navire et de l'équipage. Ces derniers furent libérés le 27 septembre 2008. Il est estimé qu'une rançon a été payée pour assurer leur libération »²¹⁷.

²¹⁵ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.33-34

²¹⁶ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.30

²¹⁷ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.31

VI. La rançon : exemple de la Somalie

1. Le montant réclamé

Les rançons perçues en 2008 par les pirates somaliens se sont élevées à quelque 120 millions de dollars, faisant de la piraterie un des business les plus florissants de Somalie²¹⁸.

Le montant à réclamer n'est pas décidé à l'avance. Ce montant est décidé par les pirates au cas par cas, en fonction du navire pris. Cette discussion peut avoir lieu sur le navire lui-même, entre les différents chefs pirates ainsi que le négociateur interprète²¹⁹. La décision est soumise à un vote, la décision majoritaire étant adoptée²²⁰.

La rançon est généralement payée par l'armateur, qui en récupère le montant de son assureur.

Exemples de rançons payées :

- 3 millions de dollars US en janvier 2009 pour la libération du pétrolier Saoudien Sirius Star, après 2 mois de détention à Eyl²²¹.
- 3,2 millions de dollars US en février 2009 pour la libération du navire Ukrainien MV Faina, après une détention de 6 mois dans le ports de Harardhere (Xarardheere). Ce navire transportait un chargement de chars T-72 ainsi que des armes légères et leur munitions²²².

2. Profil du négociateur

Le négociateur est avant tout un homme de confiance, souvent recruté au sein même de l'environnement familial des pirates²²³. Il est polyglotte, parlant la langue locale ainsi que

²¹⁸ *Les pirates somaliens auraient relâchés le «Sirius Star»*, Le Figaro.fr, 09 01 2009.

²¹⁹ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 143-144

²²⁰ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 145

²²¹ *Piracy off the Somali Coast*, Congressional Research Service, CRS Report for Congress, April 21, 2009, p.9

²²² *Piracy off the Somali Coast*, Congressional Research Service, CRS Report for Congress, April 21, 2009, p.9

²²³ HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

l'anglais comme langue étrangère. Ainsi, les pirates ne parlant pas nécessairement une langue étrangère, l'intermédiaire joue donc également le rôle d'interprète²²⁴.

Dans certains cas de piraterie, il s'agit d'avocats locaux au chômage²²⁵.

Dans d'autres cas, les pirates ont recours à plusieurs négociateurs. C'est par exemple le cas du Sirius Star²²⁶, pour lequel il y avait deux négociateurs, qui se déplaçaient entre la ville et le navire²²⁷.

Le négociateur est rémunéré en obtenant une part de la rançon²²⁸.

En Somalie également, les instituteurs quittent leurs classes pour se proposer comme interprètes²²⁹ aux pirates.

3. Déroutement des négociations

Les contacts se font généralement par téléphone, l'utilisation du téléphone satellitaire du navire pouvant servir ce dessein. Le contact a parfois lieu aussi par sms. Les négociations sont souvent longues et difficiles, et le rôle du négociateur n'est pas évident, ce dernier devant obtenir l'argent tout en satisfaisant aux exigences des pirates et des armateurs²³⁰.

Lors de la négociation, les pirates tentent d'atteindre les objectifs qu'ils se sont fixés en terme de rançon, et de s'assurer de l'obtention de la rançon en toute sécurité avant de relâcher le navire, son équipage et la marchandise. De l'autre côté du fil, les représentant de l'armateur, de ses conseillers et partenaires (notamment les assureurs), tentent de minimiser le montant de la rançon à payer. Les autorités militaires, quand elles interviennent dans l'opération, ont pour objectif la libération des otages, mais aussi la capture des pirates. Ils essaient donc de faire trainer les négociations et de gagner du temps afin de pouvoir étudier le terrain et assurer le transfert sur place des unités combattantes en prévision d'une éventuelle intervention

²²⁴ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 142

²²⁵ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 142

²²⁶ Le Sirius Star est un superpétrolier Saoudien qui a été arraisonné par les pirates dans l'Océan Indien à 480 miles nautiques au Sud Est de Mogadiscio, en novembre 2008 avec 2 millions de barils de brut. Il est détenu par l'armateur Vela International Marine Ltd, filiale de transport maritime de la compagnie nationale saoudienne d'hydrocarbures Aramco.

²²⁷ HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

²²⁸ HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

²²⁹ Somalie : la loi des pirates, dans *Nouvel Obs* (23/10/2008)

²³⁰ HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

militaire. Ils s'activent également afin de trouver une faille dans le système de défense pirate. Ils peuvent aussi essayer d'entraîner ces derniers loin du navire, son équipage et la cargaison. Dans le cas du Ponant²³¹ par exemple, les autorités militaires françaises, se faisant passer pour l'armateur lui-même, ont tenté en premier lieu à effectuer l'échange à terre, ce que les pirates ont refusé, exigeant que l'échange ait lieu en mer²³². Ceci leur assure un meilleur contrôle de la situation.

Par ailleurs, nous relevons que les pirates demandent généralement que la rançon soit payée en billets usagés de 50 et 100 dollars américains, et conditionnent souvent leur demande à ce que les billets soient imprimés ultérieurement à l'année 2000^{233 234}. En effet, les billets usagés de coupures récentes de 50 et 100 dollars peuvent s'écouler facilement sur le marché, sans éveiller les soupçons. *Par ailleurs, les pirates ayant attaqué le Ponant se sont faits « roulés », une partie de la rançon payée par l'armateur français étant constitué de fausse monnaie.*²³⁵

4. Déroulement de l'échange

Les armateurs font appel à des tierces personnes pour la remise des fonds en mains propres²³⁶. Ils sont généralement des professionnels de la négociation ou des sociétés de sécurité privée. Roger Middleton, un spécialiste de la corne de l'Afrique à Chatham House²³⁷ précise qu'ils sont surtout d'anciens membres SAS, britanniques ou australiens. Beaucoup seraient Sud Africains. Toutefois, l'on ne peut en être sûr en raison d'une règle d'omerta entre les membres de ces entreprises²³⁸.

Une fois l'argent récolté par l'armateur, une société privée prend la relève. Cette dernière loue un remorqueur, généralement du port Kenyan de Mombasa et remonte la côte jusqu'aux eaux

²³¹ Le Ponant est un trois mats de 88 mètres de long appartenant à la Compagnie du Ponant, une société du groupe CMA-CGM.

²³² MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 151

²³³ En effet, cette année les Etats Unis d'Amérique ont émis de nouvelles coupures afin d'éviter la contrefaçon.

²³⁴ HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

²³⁵ MOJON, Jean-Marc (12/01/2009), *Parachutes dorés et faux billets, la rançon des pirates somaliens* – Papier d'angle, Prev, AFP

²³⁶ HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

²³⁷ Roger Middleton est un spécialiste de la Corne de l'Afrique à Chatham House. Ce dernier accueille l'Institut Royal des Affaires Internationales du Royaume-Uni depuis plus de huit décennies. Sa mission est d'être le chef de file mondial d'une analyse indépendante, de débats éclairés et d'idées influentes sur la façon de construire un monde sûr et prospère pour tous. Il est cité dans l'article « How do you pay a pirate's ransom ? » de Robin Hunter publié par la BBC News le 03 12 2008.

²³⁸ HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

territoriales somaliennes. Le personnel de sécurité monte alors à bord avec les sacs remplis d'argent et assez d'armement afin de garantir sa sécurité²³⁹.

A plusieurs occasions, la rançon a été livrée via des largages aériens. D'autres paiements auraient été effectués par voie aérienne à partir de l'aéroport Wilson à Nairobi, la capitale Kenyane vers la Somalie sur des avions cargos transportant du khat^{240 241}.

Dans le cas du Ponant, un protocole d'échange, proposé par l'armateur (et les autorités militaires françaises) fut approuvé par les pirates. Patrick Marchesseau, capitaine du Ponant, le détaille comme suit (extraits du livre *Prise d'Otages sur le Ponant*)²⁴² :

«

Situation initiale :

- 20 Somaliens et 30 membres d'équipage à bord du Ponant. L'équipage monte sur le pont Soleil, visible depuis la mer.
- Toutes les conversations sont conduites par VHF, canal 16.
- Mise à l'eau de tous les canots du Ponant, le long du voilier.
- Le navire militaire français Commandant Bouan quitte la zone et cède sa place au navire militaire français Jean Bart venu de Djibouti, à bord duquel se trouve la rançon composée de trois sacs.

Phase 1 :

- 14 Somaliens quittent le Ponant à bord de trois canots, en direction de la côte qu'ils sécurisent.

Phase 2 :

- 1 canot quitte le Jean Bart, avec à son bord, 1 marin, 2 représentants de la compagnie et trois sacs de rançon. Pas d'armement, une VHF.
- 1 canot quitte le Ponant avec, à son bord, 3 somaliens. Pas d'armement. 1 VHF.
- Les deux canots se rejoignent à 100 mètres au Sud du Ponant.
- Le canot Somalien récupère la rançon, compte l'argent.
- Après avoir terminé, ils disent par radio : « Ok money, Ok money ». Ils ne bougent pas.

Phase 3 :

- Les 29 membres d'équipage embarquent à bord des canots du Ponant.
- Lorsqu'ils sont prêts, le capitaine du Ponant dit par radio : « Go, go, go. »
- Les 29 membres d'équipage se dirigent vers le navire militaire français.
- Les 3 somaliens détenant la rançon se dirigent vers la terre ferme.
- Les 3 français (1 marin, 2 représentants de la compagnie) retournent vers le navire militaire français.
- Le capitaine du Ponant se trouve toujours sur le Pont Soleil, avec trois Somaliens positionnés sur la Marina.

Phase 4 :

- Les 3 Somaliens détenant la rançon se dirigent vers la terre ferme.
- Une fois la rançon déposée à terre, les trois derniers somaliens encore à bord quittent le bateau et se dirigent vers la côte.
- Le capitaine reste seul à bord du Ponant, plus aucun canot à proximité du voilier.
- Le capitaine dit à la radio : « everything is ok, everything is ok ».

»

²³⁹ HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

²⁴⁰ HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

²⁴¹ Selon le Larousse, le khat (ou Qat) est une substance hallucinogène extraite des feuilles d'un arbuste d'Ethiopie et du Yemen. Il s'agit également des feuilles de l'arbuste de khat que l'on mâche pour s'enivrer.

²⁴² MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 206-208 et 210



Frégate Jean-Bart – Source : <http://wielingen1991.userboard.net/>²⁴³

Extrait d'une dépêche AFP concernant la libération du bateau ukrainien le Faina: « Le propriétaire du bateau, l'homme d'affaires ukraino-israélien Vadim Alperine, dit avoir participé aux pourparlers avec les pirates à l'aide d'une société britannique spécialisée dans la libération d'otages, puis avec "des somaliens ayant une influence sur les leaders des pirates". "On communiquait en anglais, par fax, courriel et téléphone, marchandant comme sur un marché. Nous avons commencé par leur proposer 100.000 dollars", a expliqué M. Alperine à un petit groupe de journalistes. Les pirates exigeaient à l'origine une rançon de 20 millions USD. "Il n'était pas évident de savoir qui pouvait parler de leur côté et surtout donner des garanties du respect de l'accord conclu", selon le responsable ukrainien. Un premier accord en décembre sur une rançon d'1,7 millions USD a capoté au dernier moment. Après des tractations laborieuses, la rançon finale a été de 3,2 millions USD, selon des sources proches des pirates. "L'argent a été placé dans deux containers hermétiques, qui ont été parachutés en mer à proximité du Faina depuis un petit avion Cessna. Avant de larguer l'argent, les représentants du propriétaire devaient vérifier que l'équipage était sain et sauf", raconte le responsable ukrainien. Une fois l'argent reçu, des dizaines de pirates ont commencé à compter

²⁴³ <http://wielingen1991.userboard.net/marine-francaise-franse-marine-french-navy-f19/les-fregates-antiaeriennes-cassard-et-jean-bart-t287.htm>

les billets, ce qui a pris plus d'une journée. Il ont ensuite quitté le bateau par petits groupes, sous la surveillance d'un bateau de guerre américain. »²⁴⁴



Le MV Faina – Source : www.telegraph.co.uk ²⁴⁵

5. Répartition du butin

La décision de la répartition du butin est prise avant l'échange physique. Les pirates ont parfois recours à un « spécialiste » des rançons qui décide du montant alloué à chaque pirate²⁴⁶. Elles sont réparties de façon équitable entre les pirates²⁴⁷.

Dans le cas du Ponant, le chef des pirates alloue un montant à chacun d'eux comme suit²⁴⁸ :

- chaque garde : 8 000 dollars US
- chaque chef : 20 000 dollars US chacun + un bonus
- famille des pirates tués : 15 000 dollars US chacune

L'intermédiaire obtient aussi sa part de la rançon²⁴⁹, ainsi que le capitaine du navire attaqué, qui lui aussi a également droit à sa part ! ²⁵⁰

²⁴⁴ TSOUKANNOVA, Ania (12/02/2009), *Relâché par les pirates somaliens, le cargo d'armes Faina attendu à Mombasa*, AFP

²⁴⁵ http://www.telegraph.co.uk/telegraph/multimedia/archive/01001/MV-Faina_1001946c.jpg

²⁴⁶ MARCHESSEAU, Patrick, *Prise d'otages sur le Ponant*, éditions Michel Lafon, 2008, p. 197

²⁴⁷ HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

²⁴⁸ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 199-200

²⁴⁹ HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

²⁵⁰ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Michel Lafon, P. 199-200

Une fois la rançon payée, les pirates sont laissés seuls afin de compter l'argent. Ils sont autorisés à quitter le navire en toute liberté sous l'œil vigilant des navires de guerre qui sillonnent la zone²⁵¹.

Il y a lieu de mentionner que certains pirates ont des machines de comptage et des machines de contrôle de l'argent contrefait²⁵².

6. Exemple d'attaques réussies, de détournement, de prise d'otages et de paiement d'une rançon.

Il s'agit d'un entretien réalisé par Roger Middleton le 15 septembre 2008 avec le Capitaine Darch, et publié en octobre 2008 dans « Piracy in Somalia : threatening global trade, feeding local wars – Briefing Paper – Chatham House » :

«

« Le capitaine Darch était le capitaine du Svitzer Korsakov lorsqu'il a été arraisonné par des pirates, le 1er Février 2008. Les cinq autres membres d'équipage et lui ont été détenus pendant 47 jours, jusqu'au 18 Mars. »



*Le Svitzer Korsakov – Source : www.expressen.se*²⁵³

« Le Vendredi 1 Février vers 15h00, à soixante miles au nord de Cape Gwardafuy, j'ai été alerté par un cri. Nous étions approchés, à tribord, par cinq pirates dans un bateau en plastique blanc propulsé par des moteurs Yamaha 48hp. J'ai viré le remorqueur vers la gauche, puis à droite, forçant les assaillants à s'éloigner. Ce jeu de chat et

²⁵¹ HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

²⁵² HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

²⁵³ http://www.expressen.se/polopoly_fs/L.1032801!slot100slotWide75ArticleFull/3447786819.jpg

de souris a continué jusqu'à ce qu'un autre bateau avec quatre autres pirates s'approcha. Je savais que nous ne pourrions pas les éviter, raison pour laquelle j'ai arrêté notre moteur. Les pirates ont alors tenté de treuiller leur bateau au nôtre, mais ont seulement réussi à faire tomber leurs munitions de rechange dans la mer.

Plus tard, le premier pirate à être monté sur le pont a dit: «Je suis Andrew et je parle anglais. C'est Omar, notre capitaine. Faites ce qu'on vous demande de faire. »

Sur ordre du «capitaine Omar » nous nous sommes déplacés vers le sud. Nous sommes arrivés à Eyl, dimanche soir, où 15 pirates supplémentaires montèrent à bord de notre navire. À partir de ce moment là une vingtaine de pirate resta toujours à bord, y compris leur mollah. J'ai convaincu Omar de nous laisser nous diriger vers le nord à Gabbac, un endroit plus abrité. Un pirate appelé Ahmed nous a dit qu'il avait été dans les garde-côtes, et seulement Ahmed, et un ou deux autres pirates, qui avaient eux aussi été garde-côtes, connaissaient nos moteurs. Dès lors nous avons été suivis par un navire de guerre américain et nous avons été réapprovisionnés par les petits bateaux somaliens.

Les pirates, armés de AK47, ont passé tous les jours à mâcher du khat. Nous avons survécu sur les cigarettes, l'eau, la chèvre, du lait de chamelle et du chapattis (genre de pain indien). Notre relation avec les pirates a été surtout amiable à l'exception d'un incident. Omar disait 'go on – go on' «mais le mouillage n'était pas sûr. Il m'a frappé derrière la tête. Je lui dit que nous n'irons nulle part s'il me frappe à nouveau et il ne l'a plus répété.

Plus tard, un autre homme du nom d'Omar se joignit à nous. Il a dit qu'il était là pour s'assurer que nous sommes bien traités. Au cours de l'épreuve, j'ai perdu du poids mais je n'ai jamais eu vraiment faim. Vraiment, je pense qu'ils ont juste besoin de l'argent.

Dix jours après notre capture, je développais un plan avec notre ingénieur en chef Fred. J'ai essayé de transmettre un message codé aux Américains par l'intermédiaire de Copenhague. Le 11 à minuit j'éteins les lumières du navire et nous nous cachâmes dans le ballast. Nous essayons d'écouter l'attaque, mais tout ce que nous pouvions entendre c'était les Somaliens lancés à notre recherche. À cinq heures de l'après-midi, nous avons essayé de nous rendre, mais il s'avèrent qu'ils nous ont bouloigné dans notre cachette.

Nous avons tapé à la porte et ils nous ont laissé sortir vers 19h00. Après cela, nous avons perdu tous nos privilèges et ils nous suivaient partout. Parfois, comme le temps passait, les jeunes pirates suggéraient de tuer les russes et de couler le navire. Ils pensaient que Fred et moi avions plus de valeur.

Chaque jour, nous avons parlé de la rançon. Initialement, ils ont demandé \$ 2,5 millions, mais Fred les convainc que la société ne paiera jamais autant. Une fois, durant les négociations, le nouvel interprète (Geri), un instituteur, déclare: «Regardez, c'est votre dernière chance – soit vous nous donnez l'argent dans trois jours, soit l'équipage sera tué. Vous pouvez mettre cela dans votre pipe et la fumer ». Les négociations ont été traitées par Control Risks, expérimentés en la matière. Ils ont ensuite tenté d'obtenir \$ 900,000, en vain, et ils acceptèrent finalement la somme de \$ 678,000. L'argent a été réuni en espèces à Dubaï où ils espéraient qu'un homme d'affaires somalien se charge de la livraison pour eux, mais personne n'accepta de le faire. À la fin, l'argent vint sur un bateau. Il se plaça à côté du notre, avec l'équipage caché. Les pirates y montèrent et y récupérèrent l'argent. Maintenant, les pirates ont le bateau, l'équipage et l'argent ! Ils passèrent toute la nuit à répartir l'argent

entre eux. La plupart quitta au matin, à l'exception d'Omar et de l'instituteur qui ont dit qu'il n'était pas sûr pour eux de se rendre à terre à cet endroit. Nous les avons donc déposés un peu plus au Nord.

Le lendemain, nous nous sommes rencontrés avec le navire de guerre. J'ai demandé pourquoi ils n'ont pas attaqué, un gars a dit qu'ils n'avaient pas reçu le message, un autre a déclaré: "Même si nous l'avions reçu, nous aurions besoin d'un ordre de plus haut pour faire quelque chose ». Nous avons été détenus pendant 47 jours. Nous partîrent d'Oman à Dubaï, où nous avons retrouvé nos épouses. J'avais dit que ce voyage mettait fin à tous les voyages mais j'en ai fait d'autres depuis. » (*ma traduction*).

»

VII. Conséquences

1. Conséquences économiques

Les conséquences économiques des actes de piraterie touchent surtout le commerce maritime international. Le coût annuel de la piraterie pour l'industrie maritime est estimé entre 1 et 16 milliards de dollars américains, en raison notamment des délais de transport et du vol de marchandise²⁵⁴.

Sachant que le coût des polices d'assurance augmente pour tout navire de passage dans un port ou une zone sujette à des actes de piraterie, l'économie de certains pays peut en subir des conséquences importantes. Par exemple, en raison des attaques pirates, les primes d'assurance ont été multipliées par 10 pour les navires passant au large de la Somalie²⁵⁵. Aussi, les ports yéménites ont été évités pendant plusieurs années à la suite de l'attentat qui a visé le Limburg (un pétrolier français) dans le port d'Aden en octobre 2002. En effet, à la suite de cet attentat, Lloyds of London tripla les primes d'assurance pour les navires accostant à Aden et dans les autres ports Yéménites pour atteindre 0,5 % de la valeur de la coque du navire et des machines, contre 0,15 % avant les attentats. Les résultats ne se firent pas attendre, les containers arrivant dans les ports yéménites sont passés de 43 000 TEU²⁵⁶ en septembre 2002 à 3 000 TEU deux mois plus tard²⁵⁷.

La piraterie maritime dans le Golfe d'Aden affecte également le passage par le Canal de Suez. En effet, en raison des actes de piraterie au large de la Somalie et dans le golfe d'Aden,

²⁵⁴ CHALK, Peter (Février 2009), *Maritime Piracy, Reasons, Dangers and Solutions*, the RAND Corporation

²⁵⁵ MIDDLETON, Roger (octobre 2008), *Piracy in Somalia, threatening global trade, feeding local wars*, *Briefing Page*. Chatham House,

²⁵⁶ TEU = Twenty Foot Equivalent Unit (Equivalent vingt pieds)

²⁵⁷ RICHARDSON, Michael (2004), *A Time Bomb for Global Trade: maritime related terrorism in the age of weapons of mass destruction*. Institute of South East Asian Studies, p.70-71

certain navires optent pour le contournement de l'Afrique par le Cap de Bonne Espérance, malgré les coûts supplémentaires qu'aura à supporter l'armateur dans ce cadre. Pour mémoire, ce canal assure des rentrées en devises à l'Egypte. Ce détroit est le second détroit le plus fréquenté au monde, avec 18 200 navires par an, loin derrière le détroit de Malacca avec 65 000 navires par an, mais devançant le détroit de Panama par lequel circulent annuellement 12 600 navires²⁵⁸. La piraterie est une des raisons qui expliquent la chute de la fréquentation dans le canal de Suez de 25 % entre février 2008 et février 2009²⁵⁹.

2. Conséquences financières

a. Pour les pirates

Les pirates réussissant leurs actes et restant impunis accumulent des richesses et voient leur statut social et leur pouvoir s'élargir au sein de leur village, communauté ou région. En effet, la vie économique se développe autour d'eux. Sur les ports somaliens par exemple, comme le port d'Eyl, où sont ancrés la plupart des navires détournés, des villes en plein essor ont émergé, avec des restaurants, des zones de prostitution, ainsi que des agences auxiliaires tel les négociateurs, avocats et comptables²⁶⁰. Plusieurs cas similaires furent rapportés, de Malaisie et d'Indonésie, de pêcheurs reconvertis en pirate « boostant » l'économie locale.

b. Pour les armateurs, assureurs et leurs partenaires

Les armateurs, assureurs et leurs partenaires, pâtissent de leur côté des actes de piraterie, qui leurs engendrent des coûts supplémentaires et qui peuvent leur causer des pertes. Nous prenons par exemple l'augmentation des coûts des assurances, les coûts d'installation de systèmes de protection, les coûts engendrés par le retard de livraison de la marchandise, la perte de cette dernière, et les risques de pertes humaines au niveau de l'équipage, pertes dont le coût est inestimable.

Dans le cas de négociations et le paiement d'une rançon, les coûts supportés par l'armateur et son assureur sont également importants. Roger Middleton²⁶¹, évalue le coût de la négociation

²⁵⁸ *Un passage maritime moins fréquenté*, Le Monde, 26/03/2009

²⁵⁹ *Le canal de Suez à l'épreuve*, Le Monde, 26/03/2009

²⁶⁰ ARMENGAUD, Jean-Hébert, *La pêche au gros des pirates*, dans Libération, 19 novembre 2008

²⁶¹ Roger Middleton est un spécialiste de la Corne de l'Afrique à Chatham House. Ce dernier accueille l'Institut Royal des Affaires Internationales du Royaume-Uni depuis plus de huit décennies. Sa mission est d'être le chef

et le versement de la rançon à un million de dollars, montant n'incluant pas le montant de la rançon elle-même. Le négociateur professionnel, agissant au nom de l'armateur, obtient environ 100 000 dollars pour ses services. Les avocats touchent des frais de l'ordre de 300 000 dollars afin de s'assurer que les compagnies maritimes ne se mettent pas dans une situation compromettante²⁶².

Middleton affirme que les négociations entre les compagnies maritimes, les cabinets d'avocats et les assureurs se passent principalement à Londres, ville qui demeure la capitale mondiale de l'industrie maritime. En effet, il semble que l'obtention de l'argent de la rançon est généralement facilité par les assureurs basés à Londres. Toutefois, certaines négociations auraient également eu lieu à Dubaï.

3. Conséquences politiques

De plus, les nouvelles richesses accumulées par les pirates dans des pays pauvres, leur permettent d'augmenter leur pouvoir et leur influence vis-à-vis du gouvernement central et de l'autorité légale. Dans ce cas de figure, la piraterie joue un rôle majeur dans l'affaiblissement de l'autorité légale et gouvernementale, en encourageant la corruption²⁶³. Ceci est un problème récurrent en Indonésie²⁶⁴ par exemple. En Somalie, les « Seigneurs de la Guerre » s'enrichissent grâce à leurs parts des revenus issus des actes de piraterie dans la région, ce qui leur permet de mieux s'armer et de payer leurs armées.

4. Conséquences écologiques

Une attaque qui tourne mal, peut donner un bateau laissé à la dérive qui s'échoue sur une côte et laisse échapper sa cargaison (pétrole, produits toxiques) ou même ses carburants, ce qui peut donner un désastre écologique majeur²⁶⁵. Un tel problème peut également représenter un désastre économique pour les pays vivants de la pêche et ceux dont l'économie est basée sur le commerce maritime.

de file mondial d'une analyse indépendante, de débats éclairés et d'idées influentes sur la façon de construire un monde sûr et prospère pour tous. Il est cité dans l'article « How do you pay a pirate's ransom ? » de Robin Hunter publié par la BBC News le 03 12 2008

²⁶² HUNTER, Robin (03/12/2008), *How do you pay a pirate's ransom ?* BBC News

²⁶³ CHALK, Peter (Février 2009), *Maritime Piracy, Reasons, Dangers and Solutions*, the RAND Corporation

²⁶⁴ CHALK, Peter (Février 2009), *Maritime Piracy, Reasons, Dangers and Solutions*, the RAND Corporation

²⁶⁵ CHALK, Peter (Février 2009), *Maritime Piracy, Reasons, Dangers and Solutions*, the RAND Corporation

5. Conséquences humaines

Les membres d'équipage, les pirates et les militaires peuvent subir des pertes de vie ou des blessures dans le cadre des actes de piraterie. Notons également que des personnes ayant fait l'objet d'une attaque pirate peuvent souffrir d'un traumatisme psychologique et ne plus jamais reprendre la mer²⁶⁶. Les statistiques concernant le sort de l'équipage sont présentées dans le chapitre relatif au panorama sur la piraterie maritime au début de ce mémoire.

« Le 10 octobre 2008, le chimiquier battant pavillon Panaméen, MT Action, est attaqué et détourné par des pirates armés pendant qu'il naviguait à la Latitude 13:06 Nord et Longitude 047:13 Est, dans le Golfe d'Aden, aux environs de 13h30 UTC. Les pirates ont attaqué et détourné le chimiquier et prirent les 20 membres d'équipage en otage. Les pirates ont par la suite appareillé le chimiquier vers les eaux somaliennes et jetèrent l'ancre à Eyl. Des négociations furent menées et, le 12 décembre, l'équipage et le chimiquier ont été libérés. Il est estimé qu'une rançon fut versée pour leur libération. Le propriétaire signala la mort d'un membre d'équipage pour des raisons inconnues durant la période de captivité » ²⁶⁷.

« Le 18 novembre 2008, un bateau de pêche battant pavillon de la République de Kiribati, le Ekawatnava 5, est attaqué et détourné par des pirates armés pendant qu'il naviguait sur la position suivante : Latitude 14:17 Nord et Longitude 050:15 Est, 30 nm à l'Est d'Ash Shir, dans le Golfe d'Aden, vers 09h30 heure locale. Des pirates armés dans trois hors-bords ont attaqué, abordé et détourné le navire de pêche. Ils ont prit en otage les 16 membres d'équipage et appareillé vers la côte Somalienne. Quand un navire de guerre approcha du bateau, les pirates tirèrent sur lui. Le navire de guerre riposta et le bateau de pêche coula. Un membre d'équipage fut secouru par un bateau de pêche Yéménite, et un autre mourût de la suite de ses blessures. Les 14 autres membres de l'équipage restent disparus et considérés comme morts. Une recherche conduite par les autorités Yéménites et les navires de guerre de la coalition n'ont pas localisé d'autres survivants » ²⁶⁸.

²⁶⁶ CHALK, Peter (Février 2009), *Maritime Piracy, Reasons, Dangers and Solutions*, the RAND Corporation

²⁶⁷ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.32

²⁶⁸ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.33

VIII. Solutions et recommandation

Diverses solutions semblent possibles pour éradiquer, ou du moins éviter autant que possible les actes de piraterie. Plusieurs acteurs sont concernés, dont notamment les gouvernements, les armateurs, ainsi que l'équipage. Nous abordons ci-dessous les solutions qui émergent des recommandations officielles des gouvernements, organisations internationales et maritimes, et celles qui sont relatées et développées dans les ouvrages spécialisés ou les articles de presse.

Nous avons choisi de les répartir par nature : civiles, militaires et juridiques.

1. Solutions civiles

a. Préventives

La prévention reste un élément majeur dans la lutte contre la piraterie maritime. Elle commence par la prise de conscience des dangers de la piraterie maritime et par la formation de l'équipage face à cette menace. Effectuer une formation et rappeler le comportement à avoir lors du passage dans des zones infestées de pirates ou lors d'un éventuel abordage peut être utile avant le départ du navire et tout au long du trajet²⁶⁹. Donner à l'équipage des consignes claires et précises, accompagnées de formation et d'exercices leur permettra de savoir se comporter de façon « optimale » lors d'attaques pirates²⁷⁰. John Burnett nous donne un exemple de procédure mise en place dans une compagnie internationale de transport maritime et donnée aux capitaines de ses pétroliers²⁷¹ :

- Verrouiller toutes les portes, avant la tombée de la nuit, y compris la cheminée et les issues de secours
- A partir du coucher du soleil, allumer les feux du pont autour du « Sunken Deck » et préparer les projecteurs latéraux afin « d'aveugler » les éventuels assaillants
- Fixer les lance-incendies sur la rambarde en un mode prêt à l'utilisation. Dans certaines zones tel les détroits de Malacca et de Singapour, ces lances-incendies fonctionnent sans arrêt.
- Diriger les projecteurs latéraux vers toute embarcation qui semble approcher du navire, afin de lui montrer avoir été vue

²⁶⁹ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.238

²⁷⁰ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.96

²⁷¹ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.97

- Garder une veille active et signaler au capitaine tout ce qui semble suspicieux autour du navire

Des consignes spécifiques au passage des navires dans des zones à risques peuvent également être données afin de signaler aux pirates que l'équipage du navire est prêt et les guette. L'installation de mannequins par exemple, en divers endroits du navire peut dissuader les attaquants. Ces derniers qui pensent que plusieurs personnes postées sur le navire les ont vues peuvent être poussés à éviter le bateau et attaquer une cible « plus facile »^{272 273}. Dans la même veine, le navire peut naviguer tous feux allumés, la combinaison des feux allumés, d'une veille active et du déclenchement des lances à incendie peut déterrer les pirates en leur montrant que l'équipage est au courant de leur présence et qu'il est prêt à leur faire face²⁷⁴. Cette technique est cependant contraire aux réglementations internationales sur les collisions²⁷⁵. En effet, quand un grand navire « rayonne » de tous ses feux en mer, il crée un halo diminuant la visibilité aux alentours.

Extrait d'un incident reporté sur le site de l'ICC Commercial Crime Services – Live Piracy Report : « 21/02/2009, 1900 UTC, Golfe d'Aden : Des pirates dans un bateau à grande vitesse, lumières éteintes a pris en chasse un cargo. Il s'en approcha et tenta de l'aborder. Le capitaine du cargo sonna l'alarme, augmenta la vitesse, pris des manœuvres évasives, l'équipage déclencha un éclairage supplémentaire et activa les lances incendie. L'attaque fut avortée en raison des manœuvres évasives prises par le navire cargo »²⁷⁶.

D'autres consignes peuvent être données permettant de minimiser la localisation du navire par les pirates, comme par exemple naviguer tous feux éteints.²⁷⁷ Cette solution n'est cependant pas très fiable, car le navire qui navigue tous feux éteints et qui est repéré par les pirates, est considéré par ces derniers comme étant une proie facile, dont l'équipage n'est pas préparé ou ne s'attend pas à être attaqué. De plus, le navire reste repérable par des moyens électroniques, comme l'AIS (Automatic Identification System), qui permet, entre autres, aux bateaux situés dans la zone de navigation de connaître l'identité, la position, la route du navire ainsi que le nombre de membres d'équipage. Dans le cadre des réglementations maritimes internationales,

²⁷² SCHACHTMAN, Noah, *Mercenaries, Sonic Blasters No Match for Pirates*, Wired.com, 02/12/2008

²⁷³ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.124

²⁷⁴ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.20

²⁷⁵ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.51

²⁷⁶ Live piracy report, ICC Commercial Crime Services

²⁷⁷ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

les navires de gros tonnage ont l'obligation de s'équiper du système AIS, et de plus en plus de navires de moyen et faible tonnage s'y mettent. Des pirates équipés du matériel nécessaire à la réception de ces informations peuvent également en prendre compte dans le cadre de leurs opérations. L'achat de ce matériel est facile, il est en vente dans les magasins spécialisés d'équipements nautiques. Désactiver l'AIS empêcherait le navire d'être électroniquement repéré (hors radars). Cependant, cette désactivation empêche également le navire de faire connaître sa position aux autres bateaux croisant dans un rayon de 50 miles²⁷⁸.

La prévention agit également au niveau de l'équipement installé sur les navires et sur l'agencement des cabines. En effet, il est possible de créer des zones refuges sur le bateau, inaccessibles de l'extérieur, permettant aux membres d'équipage de s'y terrer et d'éviter d'être en contact avec les pirates. Cette solution, couplée par la protection de la cabine de pilotage et la condamnation des accès aux machines, en utilisant notamment le blindage, permet également au commandant du navire d'en garder le contrôle dans l'attente de l'arrivée éventuelle des secours. La qualité du blindage doit permettre une résistance aux armes légères, et la disposition des zones refuges doit être faite de sorte à empêcher le fonctionnement des armes lourdes (en prenant compte notamment de la distance d'armement des roquettes).

Extraits du site de la Chambre de Commerce Internationale²⁷⁹ :

« Le Centre de Piraterie Maritime du Bureau Maritime International de la Chambre de Commerce Internationale a reçu l'appel de détresse du navire chinois de transport lourd, Zhen Hua 4. Il a été diffusé immédiatement à tous les commandements de la marine dans la région. Le Zhen Hua 4 a été arraisonné par des pirates qui n'ont pas été en mesure d'entrer dans les emménagements. L'équipage du navire s'y était enfermé après avoir tenté de contrecarrer les assaillants par le biais de manœuvres d'évitement et de l'utilisation des canons à eau.

La « Combined Task Force » a demandé à un navire de la Marine malaisienne, qui était le plus proche de la position de l'attaque, de répondre. Le navire de guerre malaisien a dépêché un hélicoptère sur les lieux de l'attaque, et l'a suivi de près. Lorsque l'hélicoptère malaisien est arrivé il y avait six pirates à bord du navire piraté et trois autres à bord d'un esquif, à proximité. Des coups de semonce ont été tirés créant une panique à bord de l'esquif des pirates. Cela a conduit à son chavirement. Les agresseurs se sont alors retirés et ont fui à bord d'un autre esquif qui était à côté du Zhen Hua 4. La marine malaisienne a déclaré avoir vu un «bateau-mère» pirate présumé à proximité du navire. »

²⁷⁸ MARCHESSEAU, Patrick, *Prise d'otages sur le Ponant*, éditions Michel Lafon, 2008, p. 46-47

²⁷⁹ *Royal Malaysian Navy thwarts pirate attack*, 19/12/2008, ICC Commercial Crimes Services



Un skiff pirate aux côtés du MV Zhen Hua 4 – © ICC Commercial Crimes Services

Il est également possible d'installer une barrière électrique qui consiste à empêcher l'abordage par la mise en place d'une clôture électrique de 9 000 volts. Cette clôture est pliable permettant une mise en place par l'équipage en quelques heures. Si la clôture est touchée lorsqu'elle est activée, une alarme se met en route accompagnée d'une puissante sirène et d'un allumage automatique des projecteurs. Entre le choc électrique et l'alarme, le pirate abandonnera sa tentative d'abordage²⁸⁰. Cette solution, dénommée Secure-Ship, est recommandée par le Bureau Maritime International pour la lutte contre la piraterie. Elle peut être utilisée par les navires marchands, et par les yachts. Elle ne peut toutefois pas être actuellement utilisée sur des pétroliers et des gaziers en raison des risques d'accident que cela peut générer.²⁸¹

D'autres solutions préventives consistent en équiper le navire de lunettes de vision nocturne, permettant au capitaine et aux veilleurs de nuit de repérer les pirates qui tentent de s'approcher dans la pénombre²⁸². Egalement, équiper le navire d'un radar infrarouge, qui permet de détecter les sources de chaleur à l'aide d'un système de différenciation de température, devrait permettre à l'équipage de déceler une approche de bateaux pirates dans la pénombre.

Mis à part les solutions préventives présentées ci-dessus, il est d'une importance capitale d'équiper le navire d'un système permettant de le localiser, ce qui permettrait aux secours et aux navires militaires de le suivre et le libérer en cas de détournement par des pirates. Ceci est même une obligation, à dater du 1^{er} janvier 2009 pour les navires transportant des passagers, les cargos de plus de 300 tonnes, ainsi que les unités mobiles de forage en mer, qui doivent être suivis par un système de géo localisation et de suivi dit LRIT (Long-Range Identification and Tracking System) afin d'être en conformité avec la Convention Internationale pour la

²⁸⁰ www.secure-marine.com

²⁸¹ www.secure-marine.com

²⁸² BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.264-265

Protection de la Vie en Mer (SOLAS)²⁸³. Shiploc²⁸⁴ est un produit de géo localisation, développé en partenariat entre le bureau maritime international et CLS, une entreprise française spécialisée dans la collecte de données environnementales, de la localisation et de l'observation des océans par satellite. Cette solution consiste en l'installation d'une balise discrète à bord du navire. Shiploc est un boîtier contenant un émetteur Argos qui assure la transmission de la position, du cap et de la vitesse du navire, un récepteur GPS qui effectue le calcul des informations précitées, et une batterie de secours, en cas de panne électrique à bord du bateau. Il est également équipé de deux boutons d'alerte²⁸⁵. Le commandant de bord peut alerter l'armateur, l'autorité du pavillon et le Bureau Maritime International en cas de menace contre le navire²⁸⁶. Le message envoyé est discret et ne peut être détecté, ni à bord du navire, ni par les navires aux alentours²⁸⁷. Elle donne jusqu'à 15 positions par jour. Shiploc est actuellement installé sur près de 6 000 bateaux dans le monde. Pour la sécurité de l'équipage, ce dernier n'est pas informé de la présence de cet « espion ». L'utilisation de ce système permet non seulement de « suivre » les bateaux kidnappés, mais également d'assurer une traçabilité et un contrôle de la navigation des bateaux de la compagnie maritime concernée. Un bateau piraté est également suivi par le Centre de la Piraterie du Bureau Maritime International, qui assure également une coordination avec les autorités chargées d'appliquer la loi, jusqu'au recouvrement du bateau²⁸⁸. Le coût mensuel est estimé à 280 USD par bateau²⁸⁹.

Par ailleurs, équiper un navire avec un système d'alerte, en anglais SSAS (Ship Security Alert System), permet de donner l'alarme à l'armateur et éventuellement aux autorités militaires du pays d'origine ou d'immatriculation du bateau²⁹⁰. Cette installation peut avoir lieu en utilisant une alerte de détresse automatique de type Inmarsat C reliée à un bouton dit « Geronimo », qui, une fois pressé pendant 5 secondes, lance un appel de détresse aux centre de coordination régionales des équipes de recherche et de sauvetage en mer, incluant le code d'identité du navire et sa localisation précise.

Des équipements complémentaires peuvent être installées, qui permettront, en cas de détournement, suivre la situation à bord du navire. Il s'agit par exemple d'installer des caméras en circuit fermé permettant d'observer le pont et les points d'accès sur les grands

²⁸³ CLS Group, LRIT Services the worldwide leader in maritime security, www.lrit.fr

²⁸⁴ www.shiploc.com

²⁸⁵ Shiploc – caractéristiques techniques www.shiploc.com

²⁸⁶ Collecte Localisation Satellite (CLS) www.cls.fr

²⁸⁷ Shiploc – Le service Shiploc www.shiploc.com

²⁸⁸ ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Institute of South-East Asian Studies ISEAS, p. 17-22

²⁸⁹ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.89

²⁹⁰ Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

navires (grands pétroliers). Cette solution, soutenue par NUMAST²⁹¹ et le syndicat maritime du Royaume-Uni, a un coût estimé à 25 000 USD par navire²⁹². Cette solution qui permet donc de suivre l'évolution des pirates sur le navire, peut également servir de pièce à conviction contre eux après l'attaque²⁹³. Cette solution, couplée à des lances incendie contrôlés à distance, permet de mieux utiliser ces derniers contre l'abordage pirate, tout en sécurisant l'équipage responsable de la manœuvre. Il est également possible d'installer un système d'écoute à bord du bateau, par l'intermédiaire de micros intelligemment répartis, permettant à l'armateur et aux forces militaires d'écouter tout ce qui se passe à bord, en cas d'attaque pirate, leur facilitant de ce fait la mesure de la situation, l'évaluation du nombre de pirates et de la situation des otages²⁹⁴.

b. En cas d'attaque

Fuir est une excellente solution, voire la meilleure, en cas d'attaque pirate. Cependant, elle nécessite que le bateau visé soit plus rapide que les vedettes sur-motorisées des pirates²⁹⁵. Cette tactique ne peut donc être utilisée efficacement par des navires de gros tonnage.

Extrait d'une dépêche AFP du 7 mai 2009 : « Un navire militaire a échappé au large de la Somalie à une attaque de pirates qui ont tiré en sa direction, a annoncé jeudi la V^e Flotte américaine basée à Manama. "Un navire de ravitaillement de la marine américaine a esquivé une attaque de pirates présumés au large des côtes somaliennes", a indiqué la V^e Flotte dans un communiqué, précisant que l'attaque contre le MSC Lewis and Clark avait eu lieu mercredi. Le navire, qui transportait du matériel logistique, a été "poursuivi pendant plus d'une heure" par deux vedettes rapides qui se sont approchées à un mille nautique (1,852 km). Le navire militaire a alors mené "des manœuvres d'esquive et augmenté sa vitesse pour semer les pirates". Ceux-ci ont alors "fait feu avec des armes de petit calibre" qui n'ont pas touché le MSC Lewis and Clark, selon le communiqué. ²⁹⁶»

Extrait d'un article du Figaro : « les pirates ont vu un peu gros. Ils se sont attaqués au Mirqab, yacht de l'émir du Qatar, un engin futuriste et ultrarapide de la taille d'un petit paquebot. « Le

²⁹¹ NUMAST: National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers (Royaume-Uni)

²⁹² BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.90

²⁹³ *Piracy – The East Africa / Somalia Situation: practical measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks*, OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), Whiterby Seamanship International Ltd (2009) p.10-11

²⁹⁴ MARCHESSEAU, Patrick, *Prise d'otages sur le Ponant*, éditions Michel Lafon, 2008

²⁹⁵ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

²⁹⁶ *Attaque avortée de pirates contre un navire militaire américain (V^e Flotte)*, AFP, 7 mai 2009

bateau a accéléré », commente sobrement l’officier marinier ... La meilleure défense reste la vitesse. Depuis le début des actes de piraterie aucune attaque n’a réussi contre un bateau filant à plus de quinze nœuds (28 km/h) »²⁹⁷.



Al Mirqab – Source : yachtcritic.info²⁹⁸

« Le 1^{er} avril 2008, un chimiquier battant pavillon Panaméen, le MT Sunshine Sky, fut attaqué par des pirates armés alors qu’il naviguait à la position suivante : Latitude 13:45 Nord et Longitude 049:18 Est dans le Golfe d’Aden vers 0915 heure locale. Trois hors-bords pourchassèrent et attaquèrent le chimiquier avec des armes automatiques et des lance roquettes (RPG). Le capitaine pris des mesures évasives, augmenta la vitesse, et réussit par la suite à s’échapper. La cheminée et le bateau de sauvetage du chimiquier subirent des dégâts causés par les tirs d’armes automatiques et les lances roquettes. Une heure plus tard, cinq hors-bords pourchassèrent de nouveau le navire, venant de directions diverses. Le chimiquier empêcha les hors-bords de s’approcher et réussit à s’échapper. Le centre anti-piraterie du BMI entra en communication avec les navires de la coalition, les propriétaires et le capitaine du chimiquier afin de leur fournir l’assistance requise. Un navire de la coalition est venu dans les parages et a surveillé les cinq hors-bords »²⁹⁹.

« Le 21 avril 2008, le pétrolier MT Takayama, battant pavillon Japonais, fut attaqué par des pirates armés pendant qu’il naviguait à la position Latitude 13:00 Nord et Longitude 049:07 Est dans le Golfe d’Aden vers 01h10 UTC. Cinq hors-bords poursuivirent le pétrolier et lui tirèrent dessus. Ce dernier augmenta sa vitesse et renforça ses mesures anti-piraterie. Les

²⁹⁷ PRIER, Pierre (27/05/2009), envoyé spécial à bord du « Nivôse » dans *A la chasse aux pirates à bord du « Nivôse »*. Le Figaro

²⁹⁸ http://yachtcritic.info/wp-content/uploads/2009/06/al_mirqab.jpg

²⁹⁹ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.29

hors-bords interrompirent l'attaque après 30 minutes et disparurent. Le pétrolier subi des dégâts sur sa coque en raison des tirs de RPG»³⁰⁰.

« Le 24 mai 2008, le pétrolier MT Taiyoh II, battant pavillon Singapourien, fut attaqué par des pirates armés pendant qu'il naviguait à la position suivante : Latitude 13:58 Nord et Longitude 050:42 Est dans le Golfe d'Aden vers 14h20 heure locale. Deux bateaux transportant chacun quatre pirates armés, se rapprochèrent du pétrolier. Les pirates ouvrirent le feu avec des armes automatiques et des RPG. Un RPG toucha et endommagea l'aile bâbord du pont, tandis qu'un autre rata le navire. Les pirates crièrent et demandèrent à l'équipage de s'arrêter. Des manœuvres évasives évitèrent que les pirates montent à l'abordage. Après s'être éloignés, les deux bateaux ont été aperçus dans les parages ».³⁰¹

En cas d'impossibilité de fuir, le capitaine du navire peut décider de zigzaguer, ce qui permet de retarder l'abordage³⁰², dans l'attente d'une éventuelle arrivée des secours. En zigzaguant, le navire génère des vagues en espérant que ces dernières emporteraient les petites vedettes ou les empêcheraient de s'approcher du bateau³⁰³. Cependant, cette solution suppose que le bateau soit facilement maniable. Cette solution serait difficilement applicable aux superpétroliers dont la manœuvrabilité est limitée. En effet, la manœuvrabilité des navires de gros tonnage ne permet pas la réalisation de cette solution³⁰⁴. Le capitaine peut également placer des filins de traîne dans l'eau, à l'arrière, dans l'espoir que les hélices des bateaux pirates s'y emmêlent^{305 306}.

Extrait de Fairplay Daily News : « les pirates ont attaqué dans le golfe d'Aden un transporteur de véhicules de type Mitsui OSK, mais n'ont pas réussi à capturer le navire, a déclaré aujourd'hui le ministère du Travail. Jasmice Ace, un ro-ro chargé de 377 voitures, en route vers Mombasa à partir des Emirats Arabes Unis, a été attaqué à 480 n-miles (environ 900 km) à l'est de la Somalie par des pirates dans deux vedettes, le 22 Mars, selon la confirmation de la société. Le capitaine du navire a zigzagué à pleine vitesse pour déjouer les pirates. L'attaque a

³⁰⁰ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.29

³⁰¹ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.30

³⁰² Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

³⁰³ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

³⁰⁴ FRECON, Eric (2002), *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est , Histoire d'une Résurgence de la Piraterie Maritime*. L'Harmattan, p. 55

³⁰⁵ Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

³⁰⁶ MARCHESSEAU, Patrick, *Prise d'otages sur le Ponant*, éditions Michel Lafon, 2008, p. 40

causé des dommages mineurs à la fenêtre de la timonerie, mais l'équipage, formé de 18 philippins, est sain et sauf. »³⁰⁷

Extrait du rapport annuel 2008 de l'IMB : « Golfe d'Aden : le 1^{er} février 2008, un pétrolier battant pavillon Maltais, le MT Oriental Green, fut attaqué par des pirates armés pendant qu'il naviguait à la position suivante : latitude 12:55 Nord et Longitude 051:23.6 Est, à 65 nm au Nord-Est de la côte Somalienne, au large du Cap Raas Caseyr, dans le Golfe d'Aden, aux environs de 15h10 heure locale. L'officier de garde observa un canot rapide, en bois, avec quatre hommes à bord, approchant du pétrolier. Le capitaine du pétrolier en fut informé, l'alarme sonna, les cabines furent fermées, et les canons à incendie préparés. Le canot s'approcha du pétrolier à bâbord, à une distance de 60 mètres, et ordonna au pétrolier de s'arrêter. Le capitaine pris à ce moment des manœuvres évasives en commençant par zigzaguer. Les pirates tirèrent sur les cabines. Le pétrolier continua de zigzaguer et activa les canons à incendie. Le bateau pirate continua de suivre le pétrolier durant environ six miles avant d'interrompre sa poursuite à 15h30 heure locale. Aucun dégât ne fut signalé sur le pétrolier à l'exception des traces de balles »³⁰⁸.

Lorsque les pirates arrivent malgré tout aux abords du navire et essaient de monter à l'abordage, les choix ouverts à l'équipage sont réduits. Deux solutions sont actuellement utilisées. Il s'agit, en premier lieu, d'utiliser les lances à incendie en les dirigeants vers les assaillants³⁰⁹. Cependant, lorsque les pirates tirent des coups de semonce, en utilisant des armes de type Kalachnikov, M16 ou RPG, l'équipage craint pour sa vie et préférerait se rendre face à des pirates lourdement armés³¹⁰. En équipant les lances à incendies de commandes à distance, de sorte à ce qu'elles soient manipulées à partir de la passerelle, l'armateur évite ainsi de mettre la vie de l'équipage en péril pendant cette manœuvre.

Il s'agit, en second lieu, d'utiliser des canons à sons (Long Range Acoustic Device (LRAD)). Ce dispositif non létal qui pèse 20 kg, consiste en une « assiette » qui ressemble aux antennes paraboliques, qui émet un son assourdissant à environ 150 décibels³¹¹. Il a prouvé son efficacité dans le cas du « Seabourn Spirit », le 5 novembre 2005. Ce navire de croisière de luxe a été attaqué par des pirates au large de la Somalie. Ces derniers ont tiré dessus trois

³⁰⁷ *Car carrier escapes pirates*, *Lloyds Register*, Fairplay LTd 1996-2009, publié sur mschoa.org

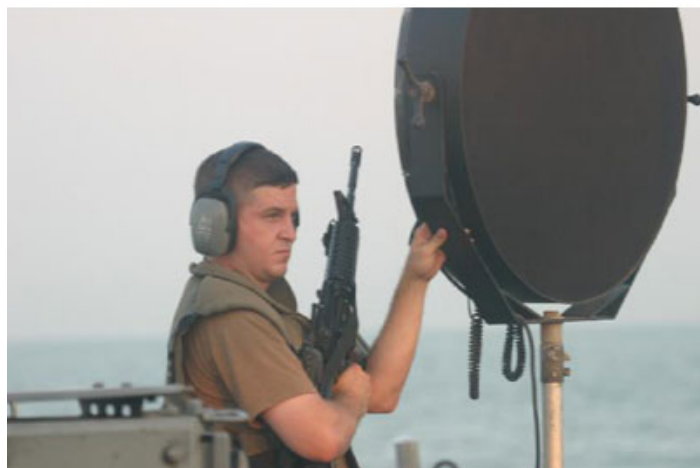
³⁰⁸ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.28

³⁰⁹ MARCHESSEAU, Patrick, *Prise d'otages sur le Ponant*, éditions Michel Lafon, 2008, p. 41

³¹⁰ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones. South Asia Defense & Strategic Review*

³¹¹ EVERS, Marco (15/11/2005) Evers, *The Weapon of Sound: Sonic Canon Gives Pirates an Earful* dans Spiegel Online.

roquettes de type RPG et ont ratissé le navire avec leurs armes automatiques à partir de deux vedettes rapides. Les pirates furent repoussés lorsque les officiers de sécurité à bord du « Seabourn Spirit » ont utilisé un canon à son³¹². Ce canon peut endommager l'ouïe de façon permanente à 300 mètres de distance. Il est fabriqué par American Technology Corp, et commercialisé à 30 000 dollars américains l'unité³¹³.



LRAD – Source : www.virginmedia.com³¹⁴

L'utilisation de cette « arme » n'a cependant pas toujours été une réussite. Le cas du MV Biscaglia en est un exemple. En effet, ce cargo citerne qui acheminait de l'huile de palme était « protégé » par trois membres d'une société de sécurité privée, armés de LRAD. Ils n'ont pas réussi à protéger le navire contre une attaque pirate qui a conduit à une prise d'otage au large de la Somalie³¹⁵. Les trois « privés » se sont enfuis en se jetant à l'eau. Ils furent récupérés ultérieurement par la marine alliée patrouillant dans les parages³¹⁶.

³¹² MACKAY, Neil (13/11/2005), *SOS as pirate motherships take to the high seas seeking cargo* dans The Sunday Herald, publié sur findarticles.com

³¹³ EVERS, Marco (15/11/2005) Evers, *The Weapon of Sound: Sonic Canon Gives Pirates an Earful* dans Spiegel Online.

³¹⁴ http://www.virginmedia.com/microsites/technology/slideshow/vm-tech-gallery/weapons/img_29.jpg

³¹⁵ SCHACHTMAN, Noah, *Mercenaries, Sonic Blasters No Match for Pirates*, Wired.com, 02/12/2008

³¹⁶ SCHACHTMAN, Noah, *Mercenaries, Sonic Blasters No Match for Pirates*, Wired.com, 02/12/2008

2. Solutions militaires

a. Préventives

Il s'agit en premier lieu pour les états côtiers de protéger leurs côtes des actes de piraterie. L'Etat concerné doit veiller à ce que les approches des ports soient sécurisés. Les autorités portuaires doivent préciser les canaux et chemins d'approche pour les navires-citernes et autres navires vulnérable. Les autorités devraient veiller à ce que l'accès à ces canaux soit surveillé et qu'ils ne puissent pas être utilisés pour des activités de loisirs ou de pêche. Dans le cas où un bateau non autorisé entrerait dans cette zone, il doit être immédiatement arraisonné par les autorités locales³¹⁷. La protection des côtes suppose un état fort, ayant les moyens financiers et militaires afin d'atteindre ses objectifs. Ses membres doivent également être incorruptibles (enquête de moralité, rémunération correcte etc). Cet aspect, facile à mettre en avant dans un pays riche, est difficilement gérable dans un pays pauvre ou instable qui manque de moyens. Le cas de la Somalie, en situation de chaos, en est l'exemple le plus flagrant. Le déploiement de militaires sur les côtes permet de couper le terrain aux pirates et de les empêcher d'utiliser la zone comme base arrière de leurs attaques. Le Yémen a utilisé cette méthode en déployant environ 1 000 soldats sur ses côtes. Ce pays a également renforcé cette mesure par la construction d'un centre dédié à l'observation côtière³¹⁸. Il apparaît que la période durant laquelle l'Union des Cours Islamiques prit le contrôle de la Somalie, durant la seconde moitié de 2006, a eu pour effet une baisse drastique des actes de piraterie durant cette période au large de ce pays, ce qui prouve qu'un gouvernement fonctionnel en Somalie est capable de contrôler la piraterie³¹⁹.

En second lieu, les états peuvent avoir recours aux patrouilles et aux escortes militaires. Comme vu précédemment, les patrouilles maritimes ont pour effet la réduction des actes de piraterie maritime. Tel fut le cas dans les détroits de Malacca et de Singapour dont les statistiques montrent une baisse drastique depuis la mise en place de cette solution en coordination avec les pays côtiers.

En 2008, Combined Task Force 150 fut déployée au large de la Somalie sous les auspices de l'US Combined Task Force – Horn of Africa basée à Djibouti avec pour objectif la lutte

³¹⁷ ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Institute of South-East Asian Studies ISEAS, p.18.

³¹⁸ NIVAK, Jane (10/11/2008), *Yemen Moves to Block UN and NATO Anti-Piracy Efforts* dans armiesofliberation.com

³¹⁹ MIDDLETON, Roger (octobre 2008), *Piracy in Somalia, threatening global trade, feeding local wars*, *Briefing Page*. Chatham House,

contre le terrorisme. Elle fut suivie en octobre 2008 par l'OTAN qui déploya le Standing NATO Maritime Group-2 pour l'opération « Allied Provider » dont l'objectif est d'assurer une escorte pour les navires marchands ainsi que les navires transportant de l'aide humanitaire. Puis vint, en décembre 2008, une force navale de l'Union Européenne dans le cadre de l'opération Atalante dans le même objectif³²⁰. Quelques pays déployèrent également des unités navales dans la zone, principalement pour la protection de leurs propres navires marchands il s'agit de l'Inde, la Chine, la Russie, la Malaisie et l'Iran³²¹.

Au large de la Somalie et dans le Golfe d'Aden, la force européenne organise des convois pluriquotidiens dans les couloirs internationaux qui sont patrouillés par ladite force. Elle a également créé un site internet (www.mschoa.org) sur lequel les navires marchands peuvent s'inscrire en donnant leur nom, leurs caractéristiques et leur destination, en contrepartie de quoi ils reçoivent des conseils, les dernières informations sur la zone ainsi que les horaires et emplacement de départ des convois³²².

L'envoi par la communauté internationale de navires de guerre dans la zone de la corne de l'Afrique et principalement au large de la Somalie, et dans le Golfe d'Aden, a permis la mise hors état de nuire d'un certain nombre de pirates. Seul le temps nous permettra de juger si les moyens mis en place ont été suffisants pour l'arrêt des actes de piraterie.

Cependant la zone à couvrir dans le cadre de la surveillance et la prévoyance de la piraterie est très large. Au large de la Somalie par exemple, il s'agit de surveiller une région vaste de plus d'un million de km² et plus de 3 000 kilomètres de côtes^{323 324}. Le commandant de l'avis « Commandant Birot », navire de guerre français, indique au NouvelObs qu'il lui faudrait 10 heures de route pour arriver au secours d'un navire dont l'agression est signalée à 250 miles nautiques, ce qui est trop long pour éviter l'abordage³²⁵. Nous pouvons y rajouter également la difficulté liée à la géographie. Dans certaines zones, la géographie rend la répression difficile ³²⁶, en raison notamment de l'étroitesse des voies de passage, de l'importance de la surface des zones côtières, de la présence de mangroves etc..

³²⁰ MOLLER, Bjorn, *Piracy off the Coast of Somalia*, Danish Institute for International Studies (DIIS) Brief, January 2009

³²¹ MOLLER, Bjorn, *Piracy off the Coast of Somalia*, Danish Institute for International Studies (DIIS) Brief, January 2009

³²² PRIER, Pierre, (27/05/2009), envoyé spécial à bord du « Nivôse », *A la chasse aux pirates à bord du « Nivôse »* dans Le Figaro

³²³ CHALK, Peter, *Piracy Needs Regional Answer*, dans United Press International, 25/11/2008, Rand.org

³²⁴ Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

³²⁵ Somalie : la loi des pirates, dans Nouvel Obs (23/10/2008)

³²⁶ BERTIN-MOUROT, Edouard, Frederic LELIEUR, Emmanuel TERROIR (2005), *Terrorisme et Piraterie: des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*. L'Harmattan, p.40.

Extrait d'une dépêche AFP du 14 mai 2009 : « Une force navale internationale chargée de lutter contre la piraterie a mis en échec une tentative de capture d'un navire battant pavillon égyptien et arrêté 17 pirates présumés dans le Golfe d'Aden, a annoncé jeudi la V^e Flotte américaine. Un destroyer sud-coréen et un navire de guerre américain soutenus par deux hélicoptères, tous appartenant à la Combined Task Force (CTF) 151 sous commandement turc, ont répondu à un appel de détresse lancé par l'Amira, attaqué mercredi à quelque 75 miles nautiques de la ville portuaire yéménite d'Al-Mukalla, a ajouté la V^e Flotte dans un communiqué. Plusieurs salves de fusils d'assaut et un obus ont été tirés en direction de l'Amira, l'endommageant légèrement, mais les assaillants n'ont pas réussi à monter à bord, selon le communiqué. Les forces de la CTF 151 ont arrêté 17 pirates présumés et saisi huit fusils d'assaut, un lance-obus et un obus à bord d'un dow, une embarcation traditionnelle, qui mouillait non loin de l'Amira, conclut le communiqué »³²⁷.

Extrait du site du Ministère de la Défense : « Le 1er janvier 2009, l'avis PM l'Her est en patrouille dans l'est du golfe d'Aden. Dans la matinée, il reçoit un appel de détresse du cargo panaméen S. Vénus attaqué par des pirates. Le PM l'Her se porte vers lui et les pirates cessent leur attaque avant l'arrivée de l'avis français. En début d'après midi le S. Vénus réitère son appel de détresse en raison d'une nouvelle attaque à environ 40 kilomètres de la position de l'avis et à 80 km des côtes du Yémen (port de Al Mukallah). L'avis français se porte une nouvelle fois au secours du cargo panaméen et repère deux embarcations légères à proximité, désignées par l'équipage du cargo comme étant les skiffs d'assaut des pirates. Le PM l'Her fait stopper ces embarcations qui emportent huit somaliens. Une visite à bord des embarcations permet de trouver 6 AK47, 1 RPG, des munitions, deux échelles d'abordage, un grappin et un GPS. Ces armes sont mises sous contrôle. Les somaliens suspectés de piraterie sont retenus à bord de l'avis français qui fait route vers la côte somalienne pour les remettre aux autorités de ce pays. »³²⁸

³²⁷ *Attaque contre un navire égyptien, 17 pirates arrêtés (Ve Flotte)*, AFP, 14 mai 2009

³²⁸ www.defense.gouv.fr – Golfe d'Aden: Le Premier Maître l'Her intercepte des pirates – 01/01/09



Interception de pirates. Source et © Ministère de la Défense (www.defense.gouv.fr)

Extrait d'une dépêche AFP : « Le Yémen a employé la manière forte pour reprendre lundi à des pirates somaliens l'un de ses pétroliers capturé la veille au large de ses côtes, une opération de 18 heures qui s'est traduite par la mort de trois assaillants et l'arrestation de 11 autres. "Des commandos ont réussi ce matin à 05H30 (02H30 GMT) à monter à bord du navire après des accrochages avec les pirates, qui ont fait trois morts parmi ces derniers", a annoncé un porte-parole du ministère de la Défense sur le site officiel 26Sep.net. Déclenchée dimanche, l'opération a consisté à envoyer des forces spéciales par mer et par hélicoptères pour reprendre le contrôle du Qana, qui était à vide, après que ce pétrolier eut été capturé à seulement 10 miles marins (18,5 km) des côtes sud-est du Yémen. C'est la première fois que des forces yéménites se lancent dans une opération de cette envergure contre des pirates somaliens. Il semble aussi que ce soit la première fois que ces pirates, qui s'enhardissent de jour en jour, attaquent aussi près des côtes du Yémen, le pays le plus pauvre de la péninsule arabique, qui ne dispose de garde-côtes que depuis 2002. Selon ce porte-parole yéménite, sept des pirates ont été capturés dimanche et quatre, dont deux sont blessés, lundi à l'aube. Cinq des membres d'équipage, dont un Indien, ont été blessés dans l'opération. Le nombre total des membres d'équipage n'a pas été précisé. Le bateau se dirigeait lundi en fin de matinée vers le port de Al-Mukalla (sud-est), escorté par des unités de la petite marine yéménite, a ajouté le porte-parole de la Défense. Il a également affirmé que les forces yéménites avaient aussi réussi à libérer trois navires marchands yéménites qui étaient aux mains d'autres pirates, dont quatre auraient été capturés, deux tués et un autre blessé. Le porte-parole n'a toutefois fourni aucune précision sur l'endroit où aurait eu lieu cette seconde opération ni sur l'identité de ces bateaux. En outre, ces informations n'avaient pas été confirmées de sources indépendantes lundi en fin de matinée. Des responsables à Sanaa avaient annoncé dimanche que des

accrochages étaient en cours entre forces yéménites et les pirates somaliens ayant pris le contrôle du Qana. Selon un autre responsable interrogé par l'AFP, ce bateau appartient aux raffineries d'Aden, le principal port du Yémen, à la pointe sud du pays. Le pétrolier était de retour à vide après avoir livré sa cargaison dans la ville de Mohra (est) lorsqu'il a été attaqué, avait-il ajouté. L'ONG Ecoterra International, basée au Kenya, qui suit de près les affaires de piraterie au large de la Somalie, avait, de son côté, annoncé dimanche la libération par un groupe de pirates somaliens d'un petit cargo ravitailleur yéménite, le Sea Princess, capturé le 3 janvier. »³²⁹

Le 19 novembre 2008, INS TABAR, une frégate furtive indienne, qui patrouillait dans le golfe d'Aden, remarqua un navire suspect, dont les dimensions correspondaient à la description d'un « bateau-mère » connu pour opérer dans la zone. S'en approchant, et demandant au bateau de s'arrêter pour un contrôle, l'équipage de ce dernier répondit agressivement en brandissant leurs armes et menaçant de « faire exploser le navire de guerre », prêt à lancer des grenades. La marine indienne n'hésita pas à riposter en tirant avec son canon de 100 mm, coulant le navire pirate^{330 331}.

L'INS TABAR poursuivi également les deux vedettes rapides qui tentaient de fuir. Il réussit à en saisir une, laissant l'autre s'échapper dans la pénombre de la nuit³³².



L'INS Tabar – Source : Globalsecurity.org³³³

³²⁹ MOUNASSAR, Hammoud, *Le Yémen emploie la force contre des pirates somaliens*, AFP, 27/04/2009

³³⁰ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

³³¹ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

³³² *Bateau pirate coulé*, Radio Canada, 19/11/2008

³³³ http://www.globalsecurity.org/military/world/india/images/talwar_tabar_india-navy01.jpg

Un mois plus tard, le MV GIBE, battant pavillon Ethiopeen, lança un SOS. La marine indienne, intervient via l'INS MYSORE qui lança ses commandos marines, par hélicoptères, sur le navire pirate, arrêtant net la tentative d'abordage. Elle captura 23 pirates et saisi une grande quantité de munitions³³⁴.



*L'INS Mysore – Source : Naval-Technology.com*³³⁵

Cependant, seule une coordination entre les différents intervenants, avec une présence renforcée dans la zone géographique visée sera efficace et pourrait faire renoncer aux pirates de commettre leurs actes.

Une autre solution militaire préventive consiste à envoyer des militaires à bord des navires marchands. C'est le cas par exemple de la Belgique qui a décidée en avril 2009 de répondre aux demandes des armateurs belges en acceptant de déployer à bord des navires marchands transitant dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie, 8 militaires par navire. Cette intervention serait facturée 115 000 euros par mission d'une semaine³³⁶. D'autres armateurs peuvent choisir d'armer l'équipage. Cependant, un navire arrivant dans un port doit déclarer les armes qu'il emporte. Généralement ces armes sont gardées par les douanes dans l'attente

³³⁴ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

³³⁵ <http://www.naval-technology.com/projects/delhi/images/delhi2.jpg>

³³⁶ *Piraterie, la Belgique envoie des militaires à bord de ses navires marchands*, AFP, 30 avril 2009

du départ du navire des eaux territoriales³³⁷. Il est toutefois notoire que les navires russes et israéliens transportent des armes légères mais ne les déclarent pas aux ports étrangers³³⁸.

Une autre possibilité ouverte aux armateurs, est de recourir à des sociétés militaires privées (SMP) ou des sociétés de sécurité privées (SSP). Au cours des dix dernières années, un nombre croissant d'entreprises privées offrant des services allant de la lutte contre la piraterie maritime et de l'entraînement des forces de l'ordre, à la récupération des navires détournés et le sauvetage des membres d'équipage enlevés a vu le jour³³⁹.

La majorité de ces entreprises semble avoir été créée par d'anciens militaires et employer également d'anciens militaires ayant une bonne réputation et souvent originaires des mêmes unités d'élite dans les mêmes équipes que leurs fondateurs³⁴⁰.

Leurs activités comprennent également des cours sur l'International Ship and Port Facility Security code, évaluation des risques et des vulnérabilités, le conseil, la formation des forces de sécurité navales et maritimes, fraude aux assurances et enquêtes sur la criminalité du fret, prévention, gestion de crise etc^{341 342}.

Au Nigéria, les plateformes pétrolières sont protégées par des milices locales dont les hommes sont supervisés par des conseillers occidentaux³⁴³.

Autre exemple extrait d'un article paru dans Le Monde : « Le Melody, un navire de croisière italien de la compagnie SMC, avec 991 passagers à son bord et 536 membres d'équipage, a été attaqué, samedi 25 avril (2009), par six pirates armés de Kalachnikov, qui naviguaient à bord d'une embarcation légère au large des côtes somaliennes. Le bateau a réussi à échapper à

³³⁷ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.88

³³⁸ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.88

³³⁹ ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Institute of South-East Asian Studies ISEAS, p.103-104.

³⁴⁰ ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Institute of South-East Asian Studies ISEAS, p.117.

³⁴¹ ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Institute of South-East Asian Studies ISEAS, p.110-111.

³⁴² LISS, Carolin, *Private Security Companies in the fight against piracy in Asia*, dans working paper No. 120, June 2005, Asia Research Center, Murdoch University, Perth Western Australia

³⁴³ Des « mercenaires » contre la piraterie moderne, Le Figaro, 08/04/2008

ses assaillants grâce à l'intervention des hommes de sécurité du Melody qui ont répliqué aux tirs pirates »³⁴⁴.

Les solutions proposées par les sociétés de sécurité privées couvrent partiellement ou en totalité les activités suivantes^{345 346}:

- Evaluation des risques et conseil : reporting régulier sur les risques politiques, ou études personnalisées tel les risques portuaires, le screening des profils des recrues potentielles et la gestion des risques ;
- Formation de l'équipage, du personnel des autorités portuaires, unités militaires ou celles en charge du contrôle de l'application des lois, le suivi des navires ;
- Fourniture de gardiens (armés ou non) sur les navires, ou escortes de navires ;
- Réponse aux crises, enquête et recouvrement de navires détournés et marchandises volées, et libération des membres d'équipage kidnappés ;
- Protection des navires de pêche et des plateformes pétrolières.

Quelques exemples de services rendus par les SSP dans le domaine maritime³⁴⁷ :

- Formation des recrues de l'US Navy par Blackwater sur leurs terrains d'entraînement en Caroline du Nord (Etats-Unis d'Amérique) ;
- Formation de la Marine Britannique dans l'utilisation et la maintenance de leurs sous-marins nucléaires ;
- L'utilisation d'escortes Gurkhas, fournis par Anglo Marine Overseas Services, sur les navires de croisière dans les hautes zones à risque ;
- Enquête de sécurité de l'aéroport et des ports Sri-lankais par Trident Maritime à la suite d'une attaque sanglante des Tigres de l'Eelam Tamoul en juillet 2001 ayant touché l'aéroport international de Colombo. Cette mesure fut prise à la demande de Lloyd's of London dans le cadre du calcul des primes d'assurance, avec obligation aux autorités Sri-lankaises d'implémenter les recommandations incluses dans le rapport de Trident Maritime.

Embarquer des hommes armés sur les bateaux peut être assuré par ces sociétés militaires privées, toutefois leur activité a été freinée par un problème d'ordre juridique. Pour exercer leur activité et porter des armes dans les eaux territoriales d'un pays, elles ont besoin de

³⁴⁴ *Somalie: Les pirates attaques un navire de croisière*, AFP, Le Monde, 28/04/2009

³⁴⁵ ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Institute of South-East Asian Studies ISEAS, p.112-113.

³⁴⁶ LISS, Carolin, *Private Security Companies in the fight against piracy in Asia*, dans working paper No. 120, June 2005, Asia Research Center, Murdoch University, Perth Western Australia

³⁴⁷ ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Institute of South-East Asian Studies ISEAS, p.111.

licences de tous les pays dont les eaux territoriales sont traversés par ces navires ³⁴⁸. Si un employé d'une société militaire privée tue par exemple un pirate indonésien dans les eaux territoriales indonésiennes, il pourrait être poursuivi par les tribunaux locaux pour homicide³⁴⁹. Un autre frein à la généralisation de cette activité est économique, le coût supporté par les armateurs étant assez conséquent³⁵⁰.

Le Bureau Maritime International se positionne contre le recours aux personnels de sécurité armés et le recours à l'armement de l'équipage. Il considère que cela augmenterait les risques de violence, et les problèmes juridiques. Il estime par ailleurs que les pirates auraient alors recours à des armées plus sophistiquées³⁵¹.

Certaines sociétés proposent de poster 3 mercenaires armés uniquement de LRAD, sur les navires qui traversent les eaux du Golfe d'Aden. Ils facturent le prix du voyage entre 8 000 et 14 000 sterlings (soit l'équivalent d'environ 9 000 et 15 000 euros) ³⁵² ³⁵³. Cependant, leur efficacité peut être mise en doute, comme précédemment indiqué dans le cas du MV Biscaglia. En effet, les trois « gardes », deux anglais et un irlandais, employés chez Anti-Piracy Maritime Security Solutions,³⁵⁴ dont la prestation est facturée 14 000 sterlings (soit environ 15 000 euros) pour trois jours³⁵⁵, se sont enfuis en se jetant à la mer n'ayant pas réussi à empêcher l'abordage et la prise d'otage³⁵⁶.

L'Espagne a autorisé, en avril 2009, les navires battant pavillon espagnol à employer une équipe de sécurité privée, indiquant que cette autorisation est accordée par le Ministère de l'Intérieur aux armateurs qui en font la demande³⁵⁷.

Certains états pourraient être tentés d'avoir recours à des sociétés privées. Tel fut le cas du gouvernement somalien, qui envisagea de signer avec des sociétés privées américaines et britanniques un contrat de 50 millions de dollars pour la sécurité de leurs eaux via des « mercenaires garde côtes »³⁵⁸.

³⁴⁸ Des « mercenaires » contre la piraterie moderne, Le Figaro, 08/04/2008

³⁴⁹ Sociétés militaires privées : plus de 100 milliards de dollars par an, AFP, 17 mai 2009

³⁵⁰ Des « mercenaires » contre la piraterie moderne, Le Figaro, 08/04/2008

³⁵¹ Piraterie en Somalie : armer les navires n'est pas une solution, AFP, 18 mai 2009

³⁵² SCHACHTMAN, Noah, *Mercenaries, Sonic Blasters No Match for Pirates* dans Wired.com, 02/12/2008

³⁵³ *British and Irish anti-piracy experts rescued – after pirates attack*, Timesonline, 29/11/2008

³⁵⁴ CRILLY, Rob, *Dramatic moment British security guards were plucked to safety after plunging into sea to escape Somali pirates*, dans le Daily Mail, 30/11/2008

³⁵⁵ *British and Irish anti-piracy experts rescued – after pirates attack*, dans Timesonline, 29/11/2008

³⁵⁶ SCHACHTMAN, Noah, *Mercenaries, Sonic Blasters No Match for Pirates* dans Wired.com, 02/12/2008

³⁵⁷ *Piraterie : l'Espagne autorise ses navires à employer des gardes privés*, AFP, 23/04/2009

³⁵⁸ Des « mercenaires » contre la piraterie moderne, Le Figaro, 08/04/2008

Quelques bateaux de croisières emploient des Gurkhas Népalais afin de protéger le navire et les passagers d'éventuelles attaques pirates³⁵⁹.

Exemple : Extrait d'un rapport publié par Roger Middleton en octobre 2008 dans « Piracy in Somalia : threatening global trade, feeding local wars – Briefing Paper – Chatham House » :

« Les entreprises de sécurité privée ont une longue histoire dans le cadre de leur participation dans la lutte contre la piraterie somalienne. Cependant, aucune n'a été très efficace et, dans la majorité des cas, le constat est que rien ne fut réalisé.

Secopex

Cette entreprise française de sécurité privée a signé un accord en mai 2008 avec le Président du Gouvernement fédéral de transition Abdullahi Yusuf afin d'assurer la sécurité maritime de la Somalie et de fournir un garde du corps pour le président. Le Gouvernement fédéral de transition insiste sur le fait que la transaction sera payée par la communauté internationale, mais jusqu'à présent, les \$ 50-200 millions nécessaires n'ont pas été versés.

Topcat

En novembre 2005, le Gouvernement fédéral de transition a signé un contrat de 50 millions de dollars avec la compagnie de sécurité américaine Topcat pour cibler les « bateaux-mères » utilisés par les pirates somaliens. Le directeur général de Topcat a déclaré à la BBC, « Nous allons mettre fin à la piraterie très vite, il n'y a aucun doute à ce sujet ». Le déploiement de Topcat a été bloquée par le Département d'État américain, qui a jugé qu'elle violerait l'embargo sur les armes en Somalie.

Al-Habiibi Marine Service

Cette société basée en Arabie Saoudite a été nommée par le gouvernement du Puntland en Décembre 2005. Mais ses employés n'ont pas été en mesure de prendre leurs positions en Somalie.

SomCan - Somali Canadian Coastguard

SomCan avait signé un contrat avec le gouvernement du Puntland, de 2002 à 2005, afin de fournir des installations pour les garde-côtes du Puntland. Son efficacité a été remise en

³⁵⁹ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.90

question car trois de ses employés avaient été condamnés à dix ans de prison en Thaïlande pour actes de piraterie, alors qu'ils affirmaient protéger un bateau de pêche thaïlandais.

Puntland International Development Corporation

PIDC a été chargée, en l'an 2000, par le gouvernement du Puntland pour combattre la piraterie. Elle sous-traita le travail à Hart Security.

HART Security

Hart s'est engagé à former une force maritime de 70 personnes au Puntland à partir de novembre 1999. Un navire a été assuré et des armes achetées sur le marché local. Les équipes de Hart élirent résidence en Somalie. Le système devait être financé grâce à la collecte des cotisations de pêche. Hart arrêta ses opérations en juin 2002, en raison de l'absence d'éléments leur permettant d'être sûrs que la nouvelle administration du Puntland avait le pouvoir d'honorer ses engagements à leur égard.

b. En cas d'attaque

Négocier avec les pirates, et payer une rançon pour la récupération du navire et de son équipage est une solution possible. Il est possible que les armateurs et certains gouvernements considèrent que le paiement occasionnel de rançons représente un coût qui serait inférieur à celui qui serait éventuellement supporté par ces derniers dans le cas où des mesures plus radicales seraient mises en œuvre³⁶⁰. De plus, et du point de vue de l'armateur, payer la rançon lui permet de récupérer son navire, ainsi que la marchandise et de libérer l'équipage sans pertes de vies humaines³⁶¹.

Cependant, si les armateurs répondent aux demandes et paient la rançon, les pirates réaliseront que la prise d'otage est un gagne pain facile, ce qui les encouragera à multiplier les prises d'otages et détournements de navires^{362 363}. Nous pouvons confirmer que c'est actuellement le cas dans le cadre des prises d'otages au large de la Somalie.

³⁶⁰ *Piracy off the Somali Coast*, Congressional Research Service, CRS Report for Congress, April 21, 2009, p.11

³⁶¹ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.273

³⁶² BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.273

³⁶³ *Piracy off the Somali Coast*, Congressional Research Service, CRS Report for Congress, April 21, 2009, p.11

Prenons un exemple historique : du temps de l'empire romain, Octave et Antoine décidèrent de négocier, et accordèrent à Sextus, pirate contemporain, dans le cadre du traité de Misène en l'an 39, la Sicile, la Sardaigne et la Corse en contrepartie de l'engagement de ce dernier de ne plus attaquer les navires de commerce³⁶⁴. L'effet à court terme fut positif, en éloignant notamment le spectre de la famine, et rassurant la population locale. Cependant, les chefs romains doutaient du caractère permanent de cet accord. Le temps leur donna raison, puisque peu de temps après, les attaques pirates reprirent sur les bateaux de commerce, rompant de ce fait le traité de Misène³⁶⁵.

Une solution plus radicale consisterait en l'attaque des bases pirates. Cette solution fut celle utilisée par Pompée au premier siècle avant Jésus-Christ. Ce dernier lança une campagne de trois mois durant laquelle il débusqua les pirates puis barra leur retraite, en utilisant 120 000 soldats répartis sur deux flottes. Le résultat fut impressionnant : 1 300 navires ont coulé et 400 capturés, une centaine de citadelles ont été prises ou démantelées, 10 000 pirates ont été tués et 20 000 consignés dans des camps dans l'attente que l'on statuât sur leur sort. Cette campagne permit la libération du commerce maritime et la reprise des échanges commerciaux sans entrave³⁶⁶.

Attaquer les pirates dans leur fief, serait la solution la plus efficace. Grâce aux technologies actuelles, et notamment l'utilisation des satellites, des avions furtifs, des avions sans pilotes et des informations obtenues par les services de renseignement, identifier les pirates ainsi que les villes et villages dont ils sont issus devient possible, surtout que les navires kidnappés sont ancrés dans des ports et restent visibles et accessibles aux divers commandos marins de la coalition.

Exemple d'intervention armée pour libérer un navire

Dans la nuit du 15 au 16 septembre 2008, le Commando Hubert³⁶⁷ est intervenu et a pu libérer les navigateurs et le voilier Le Carré d'As qui avait été détourné par des pirates somaliens le 2 septembre 2008. L'assaut a duré 10 minutes et a entraîné la libération des otages, la mort d'un pirate et la capture de 6 autres³⁶⁸.

³⁶⁴ DE LA CROIX, Robert (1974), *Histoire de la Piraterie*. France Empire, p.27

³⁶⁵ DE LA CROIX, Robert (1974), *Histoire de la Piraterie*. France Empire, p.27

³⁶⁶ DE LA CROIX, Robert (1974), *Histoire de la Piraterie*. France Empire, p.21-24

³⁶⁷ Le Commando Hubert est une unité commando d'actions sous-marines de la marine française

³⁶⁸ *Somalie piraterie maritime : Les forces spéciales libèrent les otages français du voilier « Carré-d'As »*, Le Monde, 17 septembre 2008

« Le 9 octobre 2008, un cargo Panaméen, le MV Wael H est attaqué et détourné par des pirates armés pendant qu'il appareillait à la position suivante : Latitude 14:04 Nord et Longitude 050:52 Est, dans le Golfe d'Aden vers 17h00 UTC. Les pirates ont attaqué, abordé et réussi à détourner le cargo. Ils prirent les 11 membres d'équipage en otage. Les pirates ont appareillé le navire vers les eaux Somaliennes et demandé une rançon pour la libération du navire et des otages. Le 14 octobre 2008, les soldats du Puntland Somalien ont délivré l'équipage et le navire. Il y eut des victimes parmi les pirates et les soldats somaliens, mais l'équipage fut sain et sauf. Le navire continua son chemin » ³⁶⁹.



Interception de bateaux pirates – Source : Afcan.org ³⁷⁰

Cependant, l'obstacle majeur à ce genre d'opérations reste la présence d'un nombre important d'otages. Mettre leurs vies en danger nuirait à l'image des armées engagées et pourrait heurter l'opinion publique du pays concerné

3. Autres solutions préventives

Il s'agit par exemple d'organiser le contrôle de l'activité maritime dans les ports. Exerçant un rôle similaire à celui des contrôleurs aériens, les contrôleurs de l'activité maritime exercent à Singapour dans le cadre du VTIS (Vessel Tracking Information System) afin de réguler et de contrôler le trafic dans le détroit de Singapour. Ils peuvent également servir à détecter la présence de pirates dans la zone, et alerter les navires voire en informer les autorités militaires³⁷¹. Cette organisation dépendant de l'autorité portuaire de Singapour comprend 11

³⁶⁹ ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008*, p.32

³⁷⁰ http://www.afcan.org/dossier_piraterie/janvier09b/pirates1.jpg et http://www.afcan.org/dossier_piraterie/janvier09b/pirates2.jpg

³⁷¹ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), p.48

radars et peut suivre jusqu'à 5 000 navires en temps réel³⁷². Equiper les structures portuaires dans les autres pays d'une organisation équivalente devrait également leur permettre de détecter la présence de navires suspects.

De plus, un système international d'échange d'informations peut être mis en place qui consisterait en ce que les douanes du pays d'expédition informent les douanes du pays d'arrivée du détail de la marchandise expédiée ainsi que le nom du bateau, la date prévisionnelle d'arrivée et les éventuelles escales prévues. Ce système permet un meilleur contrôle sécuritaire ainsi qu'une meilleure gestion des flux de marchandises au niveau douanier et permet de lutter contre le détournement de navires, et des bateaux fantômes,.

Egalement, l'harmonisation des cartes d'identités des marins serait un facteur de contrôle et de sécurité quant aux membres d'équipage recrutés via des tiers ou fournis par des tiers dans le cadre de contrats de sous-traitance, et embarqués sur les navires. En juin 2003, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a adopté le principe de carte d'identité uniforme et globale pour les marins, qui devrait permettre de les identifier d'une manière sûre et vérifiable³⁷³.

IX. La problématique juridique

Les solutions militaires indiquées ci-dessus, font face à un obstacle majeur, d'ordre juridique. En effet, des problèmes relatifs au droit applicable se posent dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime. Par exemple, la Convention des Nations-Unies sur le droit de la Mer (accords de Montego Bay du 10 décembre de 1982) limite l'acte de piraterie aux actes commis en haute mer. Un acte assimilé mais commis dans les eaux territoriales d'un pays sera qualifié selon les lois du pays concerné. De plus, une intervention de navires militaires étrangers dans les eaux territoriales de ce pays sera entachée d'illégalité si elle est effectuée sans autorisation préalable du pays concerné.

La problématique du droit applicable diffère en fonction du lieu de l'arrestation des pirates présumés, de la nationalité du navire qui les arrête, de la nationalité des pirates, de leur navire, et des circonstances dans lesquelles ils sont arrêtés³⁷⁴. Les pirates ayant détourné le Tanit par

³⁷² MINDEF SINGAPOUR - Factsheet: Maritime Port Authority (MPA) http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2006/aug/29aug06_nr/29aug06_fs2.html.print.html?Stat us=1

³⁷³ BERTIN-MOUROT, Edouard, Frederic LELIEUR, Emmanuel TERROIR (2005), *Terrorisme et Piraterie: des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*. L'Harmattan, p.64-65.

³⁷⁴ HAWKINS, Oliver, *what do to with a captured pirate* dans BBC News, 10/03/2009

exemple, arrêtés par la marine française sur un navire français, ont été placés en garde à vue en France³⁷⁵ et seront jugés dans le cadre du droit français.

En septembre 2008 la marine danoise a arrêté 10 personnes suspectées de piraterie au large de la Somalie. Cependant les lois danoises ne s'appliquent que si les pirates sont danois ou si la victime est danoise. Dans le cas contraire, il est juridiquement impossible de les poursuivre en justice au Danemark. La marine danoise les a donc libéré et déposé sur la cote somalienne³⁷⁶.

Osman M.F., pirate somalien, utilise l'argument suivant pour sa défense devant un tribunal néerlandais : « l'attaque sur le navire s'est faite à partir du territoire somalien, il n'y a pas de loi (*ni de police*) en somalie, je ne suis donc pas un criminel »³⁷⁷.

Afin de résoudre ces problématiques, le conseil de sécurité de l'ONU a autorisé par exemple, dans le cas de la Somalie, les états coopérant avec le Gouvernement Fédéral de Transition Somalien à entrer dans les eaux territoriales de la Somalie et à « utiliser, dans les eaux territoriales de la Somalie, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie, en application du droit international applicable, tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée »³⁷⁸. Les pays concernés doivent être pré-approuvés par le Gouvernement Somalien.

De plus, les Etats-Unis d'Amérique et l'Union Européenne ont conclu un accord avec les autorités Kényanes selon lequel les pirates seront envoyés au Kenya pour y être jugés³⁷⁹. Dans ce cadre, la marine française a remis aux autorités kényanes 22 pirates présumés, arrêtés en avril et en mai 2009³⁸⁰. Cependant, des difficultés juridiques peuvent également subsister à ce propos. En Espagne par exemple, un juge a rejeté la demande du parquet de remettre des pirates, arrêtés par un navire de guerre espagnol, à la justice Kényane, arguant que cela porterait atteinte à leurs droits vu qu'ils faisaient l'objet d'une enquête judiciaire en Espagne³⁸¹.

Une harmonisation des lois internationales et une coopération étroite, juridique et militaire des pays du monde touchés par ce fléau, sous l'égide de l'ONU est indispensable pour une lutte efficace contre la piraterie maritime.

³⁷⁵ *Somalie: les trois pirates du "Tanit" ont été places en garde à vue en France*, Le Monde, 16/04/2009

³⁷⁶ HAWKINS, Oliver, what do to with a captured pirate dans BBC News, 10/03/2009

³⁷⁷ *Osman M.F., pêcheur somalien devenu pirate « parce que la mer est vide »*, Le Monde, 20/05/2009

³⁷⁸ Résolution 1816 (2008) du Conseil de Sécurité de l'ONU.

³⁷⁹ HAWKINS, Oliver, what do to with a captured pirate dans BBC News, 10/03/2009

³⁸⁰ *La marine Française remet 11 pirates présumés aux autorités kényanes*, AFP, 8 mai 2009

³⁸¹ *Espagne: un juge ordonne la libération de 7 pirates somaliens présumés*, AFP, 8 mai 2009

X. Conclusion

La piraterie maritime en ce début du 21^{ème} siècle touche toutes les régions de la planète, avec une forte présence sur le continent africain, en raison notamment du développement des actes de piraterie au large de la Somalie et du golfe d'Aden. Elle est principalement l'œuvre de pêcheurs désœuvrés, bandes, milices ou membres du crime organisé, et elle est favorisée par la pauvreté des populations locales couplée à une instabilité politique et un Etat faible. La Somalie en est l'exemple le plus frappant. Dans ce pays plongé dans un chaos et une guerre sans fin, le business du détournement de navires est croissant et génère des rentrées en devises importantes pour les pirates et leurs commanditaires, souvent associés à des milices ou des politiciens locaux.

Les attaques peuvent avoir lieu au port, lors du mouillage dans les eaux territoriales, dans les détroits internationaux ou en haute mer. Les pirates approchent le navire par l'arrière, avant de se positionner vers le milieu de la coque et de monter à l'abordage à l'aide de cordages et d'échelles.

Mis à part dans le cas des attentats suicides, où l'objectif est principalement idéologique, la piraterie contemporaine reste un business dont l'objectif est de dégager des profits. Ceci peut être réalisé par le vol des provisions du navire et des effets personnels de l'équipage, le vol du navire, ou également par la prise de l'équipage et des passagers en otages. Les actes sont plus ou moins violents, en fonction du but recherché par les assaillants. Dans le cas des prises d'otage contre rançon, les otages, le navire et la marchandise restent « intacts », cette situation améliorant leur « valorisation » dans le cadre des négociations. Dans les cas des attaques pour le vol du navire et de sa marchandise (cas des bateaux fantômes), et dans les cas des attentats suicides, les conséquences sont plus dramatiques, avec des pertes de vies humaines.

Avec 293 actes recensés par le Bureau Maritime International en 2008, la piraterie maritime reste une activité marginale, en nombre, vis-à-vis du trafic maritime mondial³⁸² (pour information, le trafic annuel dans le détroit de Malacca est estimé, à lui seul, aux alentours de 100 000 passages) , cependant elle influe largement sur le coût du transport maritime international, les économies des pays concernés et la psychologie des populations touchées.

382 Nous signalerons, pour information, que le trafic annuel dans le détroit de Malacca est estimé, à lui seul, aux alentours de 100 000 passages

Si les solutions proposées, recommandées et mises en place sont diverses et variées, elles ne sont toutefois pas vraiment efficaces pour éradiquer ce fléau. Une réponse militaire, économique et politique internationale coordonnée sous l'égide de l'ONU dans les zones maritimes largement touchées par la piraterie maritime (et plus particulièrement au large de la Somalie et dans le golfe d'Aden), nous semble importante afin de contenir ce fléau et de l'empêcher de s'étendre dans d'autres zones maritimes. Ceci passe par le renforcement des patrouilles maritimes, ainsi que par le renforcement des capacités financières et militaires des pays côtiers et par une adaptation du droit de la mer.

Les médias peuvent également jouer un rôle prépondérant dans la lutte contre la piraterie maritime, en relatant les faits tels quels, sans les dramatiser et tout en minimisant les superlatifs donnés aux pirates et en évitant de prendre partie en montrant leurs actes comme étant héroïques ou hautement valorisants.

La piraterie maritime ne trouvera jamais, à notre avis, une solution radicale. En limiter les risques en réduisant les opportunités données aux pirates par tous les moyens disponibles : militaires, politiques, juridiques, économiques et sociaux, sur le plan international aussi bien que sur le plan national , nous semble une solution rationnelle et efficace dans la durée.

XI. Bibliographie

1. Livres

- BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. New York: Plume (Penguin Books)
- DE LA CROIX, Robert (1974), *Histoire de la Piraterie*. Paris : France Empire
- FRECON, Eric (2002), *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud Est, Histoire d'une Resurgence de la Piraterie Maritime*. L'Harmattan
- GOSSE, Philip (2007), *The History of Piracy*, New York: Dover Publications (1ère édition 1932. Londres: Longmans, Green & Co)
- GRAY, Jim, Mark MONDAY, Gary STUBBLEFIELD (1999), *Maritime Terror, Protecting Yourself, Your Vessel and Your Crew against Piracy*. Boulder, Colorado: Sycamore Island Books
- JAEGER, Gérard A. (1992), *Vue sur la Piraterie, des origines à nos jours*. Tallandier
- KANE, Solomon et Francis MARTIN (2005), *Pirates et terroristes en mer d'Asie, un maillon faible du commerce international*. Paris : Autrement Frontières
- LEHR, Peter (2007), *Violence at Sea : Piracy in the Age of Global Terrorism*, Lloyds Marine Intelligence Unit. New York: Taylor & Francis Group LLC
- MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*. Neuilly Sur Seine : Michel Lafon
- MOUROT, Edouard, Frederic LELIEUR, Emmanuel TERROIR (2005), *Terrorisme et Piraterie: des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*. Paris : L'Harmattan
- ONG-WEBB, Graham Gerard (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapour: Institute of South-East Asian Studies ISEAS
- (2009) Piracy – The East Africa / Somalia Situation: practical measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks, OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), Whiterby Seamanship International Ltd
- RICHARDSON, Michael (2004), *A Time Bomb for Global Trade: maritime related terrorism in the age of weapons of mass destruction*. Singapour: Institute of South East Asian Studies

2. Articles de revues, journaux et communiqués de presse

- (1998) *Le jeu trouble de l'armée chinoise* dans Les Echos, 8 décembre
- OUDOT de Dainville (Amiral) (2007), *Les enjeux du détroit de Malacca*, dans Energies N. 12, automne, une publication de Total
- BOURDILLON, Yves (2008), *Les flibustiers écument impunément les mers à coups de kalach et de bakchich*, dans Les Echos, 8 décembre
- HARSONO, Andreas (1999), *Dark Alliance Rules the High Seas* dans The Nation, 13 avril
- (2000) *Jolo, un nouveau plan pour les otages*, dans Nouvelobs.com, 22 août
- HADDAD, Scarlett, Dominique LAGARDE (2000), *Jolo : les calculs de Kadhafi*, dans l'Express.fr , 31 août
- (non daté), *The USS Cole is "Home"*, dans cargolaw.com
- VALLAR, Cindy (2000), *Profile of a Pirate – Modern Piracy, Part 4*, dans suite101.com , 1er novembre
- (2003), *Measures to enhance maritime security, Directives for maritime rescue co-ordination centres (MRCCS) on acts of violence against ships*, Circ. 1073 – IMO, 10 juin
- (2003), *Guidance on provision of ship security alert systems*, Circ.1072 – IMO
- (2004), *Sea piracy hits record high*, dans CNN.com, 27 janvier
- CONESA, Pierre (2004), *Sri Lanka, Irak, Tchétchénie... aux origines des attentats-suicides*, Le Monde Diplomatique, juin 2004
- (2004), *False Security Alerts and Distress/Security Double Alerts*, Circ.1109, IMO, 14 décembre
- PUCHALA, Donald J. (2005), *Of Pirates and Terrorists: What Experience and History Teach*, dans Contemporary Security Policy, Vol. 26, No.1, pp.1-24, Taylor & Francis Group Ltd, avril
- LISS, Carolin (2005), *Private Security Companies in the fight against piracy in Asia*, dans working paper No. 120, June 2005, Asia Research Center, Murdoch University, Perth Western Australia, juin
- MACKAY, Neil (2005), *SOS as pirate mother-ships take to the high seas seeking cargo*, dans The Sunday Herald, publié sur findarticles.com, 13 novembre
- EVERS, Marco (2005) Evers, *The Weapon of Sound: Sonic Canon Gives Pirates an Earful* dans Spiegel Online, 15 novembre

- METCALFE, Tim (2006), *From Storms to Pirates, Captain Pappu Sastry Has Handled A Range of Crises As A Sailor* dans *Reflections on a life at sea*, South China Morning Post, 27 mai
- (2006), *3 SLN boats sunk, 12 troopers killed – LTTE*, dans vavuniya.org , 18 juin
- RAMACHANDRAN, Sudha (2006), *The Sea Tigers of Tamil Eelam* dans *Asia Times Online*, 31 août
- ABDUL RAHMAN, Ramlee (2006), *Mima News Flash October 2006*, dans www.mima.gov.my , 31 octobre
- (2007), *Global piracy watch: Optimism as piracy attacks fall for third year in a row*, dans www.cargosecurityinternational.com, 22 janvier
- (2007), *Global: IMB report cites spike in piracy*, dans www.cargosecurityinternational.com , 12 juin
- NIZZA, Mike (2007), *Intensifying the Hunt Against Somali Pirates*, dans *NYTimes.com*, 29 novembre
- JAULMES, Adrien (2007), *Les pirates ont trouvé leur royaume, le Puntland*, dans *Le Figaro.fr*, 21 décembre
- (2008), *Danskt fatyg kapat av somaliska pirater*, dans *Expressen.se* , 4 février
- (2008), *L'Afrique du Sud déplore le « manque d'appétit envers un engagement de l'ONU en Somalie*, dans les dépêches du Service d'information des Nations Unies, 20 février
- (2008), *A quoi sert le Plan Pirate-mer ?*, dans *LeFigaro.fr* , 4 avril
- C.M. et S.P. (2008), *Pirates du « Ponant » : le GIGN prêt à intervenir*, dans *Le Figaro.fr*, 7 avril
- DE LA GRANGE, Arnaud (2008), *Des « mercenaires » contre la piraterie moderne*, dans *Le Figaro*, 8 avril
- (2008), *Détournement du Ponant : Pirates, Corsaires ou Barbaresques ?*, dans www.mecanopolis.org, 10 avril
- KOVACS, Stéphane, Isabelle LASSERRE (2008), *L'armée française libère les otages du Ponant*, dans *Le Figaro.fr* , 11 avril
- BERTHEMET, Tanguy, Anne-Charlotte DE LANGHE (2008), *Le soulagement est venu d'un coup de téléphone*, dans *Le Figaro.Fr* , 11 avril
- ROCHE, Marc (2008), *Piraterie maritime : Des mers plus dangereuses*, dans *Le Monde*, 11 avril
- J.B. (2008), *La France veut une force de l'ONU contre la piraterie*, dans *Le Figaro.fr* , 12 avril

- (2008), *Nato Alert as Somali pirates seize tuna boat*, dans www.telegraph.co.uk, 21 avril
- GALLINI, Philippe (2008), *Piratage maritime: les navires font de la résistance*, dans La Provence.com, 23 avril
- (2008), *UK: Send UN troops to Somalia*, Reuters repris dans www.nesws24.com, 24 avril
- (2008), *11 Somalis get life for piracy*, AFP repris dans www.news24.com , 28 avril
- (2008), *Pirates free Jordanian-flag ship*, AFP repris dans www.news24.com , 23 mai
- (2008), *Prise d'otage, contrebande: le temps des pirates*, dans www.France2.fr, 26 mai
- (2008), *Pirates seize cargo vessel*, AFP repris dans www.news24.com , 27 mai
- (2008), *IMO welcomes Security Council moves on Somali piracy*, dans www.imo.org/Newsroom , 3 juin
- (2008), *Asia's navires : Into the wide blue yonder*, dans The Economist, 7 juin
- (2008) *LTTE Chef rend hommage aux Black Tigers* dans TamilNet, 6 juillet
- (2008), *Global pirate attacks rise*, AP dans Fox News.com et dans Kansas City Star, 11 juillet
- FISHER, Matthew (2008), *Canadian warships hunt modern-day pirates*, dans Canwest News Service, 13 juillet
- FISHER, Matthew (2008), *Canada's navy hunts modern pirates*, dans Canwest News Service, 14 juillet
- PETRE, Jonathan (2008), *Carribean Pirate Attack and the Hero Dog*, dans Daily Mail, repris dans www.sail-world.com , 15 juillet
- OSLER, David (2008), *Nigerian pirate attack on bulker fuels new fears*, dans Lloyd's List, 17 juillet
- (2008), *Lack of response to Somalia piracy "threatens famine"* , dans www.InTheNews.co.uk , 18 juillet
- (2008), *The Indian Ocean: The most dangerous seas of the world*, dans The Economist, 19 juillet
- LEINWAND, Donna (2008), *U.S. targets Somali pirates*, dans USA Today, 20 juillet
- (2008), *Released cargo ship reaches Oman*, dans Emirates Business 24/7 (www.business24-7.ae) , 23 juillet
- (2008), *Spain making anti-piracy plans*, AFP repris dans www.news24.com , 27 juillet
- (2008), *The Scourge of Somalia's Seas*, dans Newsweek, 1er septembre
- DE LANGHE, Anne-Charlotte (2008), *Deux Français aux mains des pirates dans le golfe d'Aden*, dans Le Figaro.fr , 3 septembre

- A.-C.D.L. (2008), *La marine évoque une situation « hors norme »*, dans Le Figaro.fr , 3 septembre
- (2008), *Somalie: un voilier en otage*, dans Metro, 4 septembre
- C.M. (2008), *Somalie: les deux otages français “vont bien”*, dans Le Figaro.fr , 5 septembre
- (2008), *L’armée « prête » à secourir le voilier piraté*, dans 20 minutes, 5 septembre
- (2008), *La marine française est prête à intervenir contre des pirates au large de la Somalie*, dans Le Monde, 6 septembre
- (2008), *Somalia : Hunger and terror*, dans The Economist, 6 septembre
- (2008), *Nigeria update, Vessel hijack, abductions underline increasing focus on piracy tactics in Niger delta*, Control Risk, 10 septembre
- C.J. et J.B. (2008), *Michel Barnier demande une reunion sur la piraterie*, dans Le Figaro.fr , 14 septembre
- LASSERRE, Isabelle (2008), *L’Europe cherche une réponse à la piraterie*, dans Le Figaro.fr , 15 septembre
- (2008), *Libération du voilier Carré d’As*, dans www.defense.gouv.fr , 16 septembre
- (2008), *Multiplication des attaques de pirates dans le golfe d’Aden*, dans Le Monde.fr, 16 septembre
- GUIZIOU, Frédérique (2008), *Le député Christian Ménard vise les pirates*, dans Ouest France, 16 septembre
- (2008), *Piraterie en Somalie : L’UE crée une « cellule de coordination »*, dans Nouvelobs.com, 16 septembre
- C.M. (2008), *Piraterie : Sarkozy appelle à la mobilisation internationale*, dans Le Figaro.fr, 16 septembre
- AL-HALALI, Aqeel (2008), *International alert to combat Somali piracy, Yemen as an international center for information exchange*, dans Yemen Times, 16 septembre
- J.B. (2008), *Piraterie : un Français tué au Venezuela*, dans LeFigaro.fr, 16 septembre
- MALBRUNOT, Georges (2008), *Les plans de Téhéran en cas de frappes hostiles*, 16 septembre
- DE LANGHE, Anne-Charlotte (2008), *« On m’a demandé si je pouvais payer la rançon »*, dans Le Figaro.fr, 16 septembre
- (2008), *Somalie piraterie maritime : Les forces spéciales libèrent les otages français du voilier « Carré-d’As »*, dans Le Monde, 17 septembre
- BERTHEMET, Tanguy (2008), *La guerre du pétrole s’intensifie au Nigeria*, dans LeFigaro.fr , 18 septembre

- (2008), *La France va proposer à l'ONU de créer une « police des mers »*, dans Le Monde, 18 septembre
- HARPER, Mary (2008), *Life in Somalia's pirate town*, dans BBC News, 18 septembre
- (2008), *Le PAM salue la décision du Canada de continuer ses escortes de navires*, Service d'information des Nations Unies, 25 septembre
- (2008), *Les six pirates somaliens du « Carré d'As » placés en garde à vue*, dans Le Monde, 25 septembre
- (2008), *Piraterie: nouvelle attaque contre un navire au large de la Somalie*, AFP dans Le Monde, 27 septembre
- (2008), *Les pirates somaliens se sont emparés de chars d'assaut*, dans L'Orient Le Jour, 27 septembre
- (2008), *Somalie : un 3^e bateau grec capturé*, AFP dans Le Figaro.fr, 27 septembre
- (2008), *Un cargo bourré d'armes arraisonné en Somalie*, 1^{er} octobre
- FORESTIER, Patrick (2008), *Somalie : Rien ne fait peur aux pirates*, dans Paris Match, 2 octobre
- BERTHEMET, Thierry (2008), *La chasse aux pirates s'organise en mer d'Aden*, dans Le Figaro.fr, 2 octobre
- (2008), *La marine américaine bloque les pirates somaliens du « Faina »*, dans Le Monde, 2 octobre
- (2008), *La piraterie menace le commerce*, ADP dans Le Figaro.fr, 2 octobre
- (2008), *Paris propose à l'ONU un dispositif de lutte contre la piraterie au large de la Somalie*, dans Le Monde, 2 octobre
- (2008), *Somalia : The world's most utterly failed state*, dans The Economist, 4 octobre
- (2008), *Somalia : Piracy and much worse*, dans The Economist, 4 octobre
- (2008), *Un bateau explose en Corse*, dans 20 minutes, 6 octobre
- (2008), *L'ONU appelle à lutte contre la piraterie maritime au large de la Somalie*, Service d'information des Nations Unies, 7 octobre
- (2008), *Asian Pirates : they're Baack... !*, dans www.eaglespeak.us, 10 octobre
- (2008), *Somalie : Libération d'un cargo japonais contre une rançon*, dans Le Monde, 10 octobre
- (2008), *Kenya and Sudan : The mystery tanks*, dans The Economist, 11 octobre
- (2008), *Somalie : Nouvel acte de piraterie*, dans Le Monde, 14 octobre
- ABDINUR, Mustafa Haji (2008), *Reportage: Dans une Somalie à la dérive, le florissant business de la piraterie*, AFP repris dans L'Orient Le Jour, 15 octobre
- (2008), *Somalie : La piraterie ne connaît pas la crise*, dans The Observer repris dans Courrier International, 16 octobre

- KOH, Collin, Ron MATTHEWS (2008), *Russian Arms Sales : The Other Story behind Somalia's Piracy*, 17 octobre
- WHIPPS, Heather (2008), *Pirates Still Terrorize High Seas*, dans livescience.com, 21 octobre
- (2008), *Sea Tigers strike back as Sri Lanka declares them as spent force*, dans www.tamileelamnews.com , 22 octobre
- (2008) *36 millions de dollars de revenus en un an, la loi des pirates*, dans Grands Reporters, 23 octobre
- (2008) *Somalie, la loi des pirates* dans Nouvel Obs, 23 octobre
- (2008), *Unprecedented rise in piratical attacks*, dans ICC-CCS.org , 24 octobre
- J.C. (2008), *Des bureaux de l'ONU attaqués en Somalie*, dans Le Figaro.fr, 29 octobre
- VIGOUREUX, Thierry (2008), *En 2008, la flibuste a rapporté de 18 à 20 millions de dollars*, dans Le Figaro.fr , 27 octobre
- J.B. (2008), *Six marins français enlevés au Cameroun*, dans Le figaro.fr, 31 octobre
- LEYMARIE, Philippe (2008), *Bateaux capturés, touristes rançonnés, Flottes occidentales contre pirates somaliens*, Le Monde Diplomatique, novembre
- GETTLEMAN, Jeffrey (2008), *Business Is Booming for Somalia's Pirates*, dans The New York Times , 8 novembre
- NIVAK, Jane (2008), *Yemen Moves to Block UN and NATO Anti-Piracy Efforts* dans armiesofliberation.com, 10 novembre
- MALLET, Pascal (2008), *Face aux pirates somaliens, l'UE lance une opération navale historique*, AFP dans L'Orient Le Jour, 11 novembre
- (2008), *La prise d'otages, une affaire de bandits*, dans La Croix, 12 novembre
- O.W. et C.J. (2008), *Cameroun: les otages libérés de retour en France*, dans LeFigaro.fr , 12 novembre
- (2008), *Manille confirme l'enlèvement de 18 marins philippins au large de la Somalie*, Xinhua, 16 novembre
- (2008), *Prise record pour les pirates somaliens*, dans l'Express.fr, 18 novembre
- EMERY, Daniel (2008), *Technology sets sights on piracy*, dans BBC News, 18 novembre
- (2008), *Bateau pirate coulé*, dans Radio Canada, 19 novembre
- ARMENGAUD, Jean-Hébert (2008), *La pêche au gros des pirates*, dans Libération, 19 novembre
- (2008), *Somalie : le tanker piraté ancré au port d'Harardere*, dans Nouvelobs.com, 20 novembre

- FOLLOROU, Jacques (2008), *Le Bureau maritime international estime que les actes de piraterie « vont s'intensifier »*, dans Le Monde.fr , 20 novembre
- FRASER, Christian (2008), *On patrol with the pirate hunters*, dans BBC News, 21 novembre
- BARDA, Ali, Jamal FAHMI (2008), *عربية دول و القرصنة بأعمال يندد الأمن مجلس* , dans An Nahar, 21 novembre
- (2008), *Pirates : nos reporters dans le repaire des preneurs d'otages de Somalie*, dans Le Figaro Magazine, 22 novembre
- (2008), *Anarchy in Somalia : The lawless Horn*, dans The Economist, 22 novembre
- (2008), *Somalia: Ahoy there!*, dans The Economist, 22 novembre
- BEN FARHAT, Soufiane (2008), *Forfaits spectaculaires des pirates somaliens*, dans space-blogs.com , 23 novembre
- CHALK, Peter (2008), *Piracy Needs Regional Answer*, dans United Press International, Rand.org, 25 novembre
- (2008), *Q&A: Somali piracy*, dans BBC News, 25 novembre
- (2008), *Pirates: la loi des sans-loi*, dans Courrier International, 27 novembre
- (2008), *Piracy to pose high security risk in medium term*, dans Yemen Update, Control Risks, 27 novembre
- (2008), *British crew escape pirate hijack*, dans BBC News, 28 novembre
- PFLANZ, Mike (2008), *British crew jump overboard as pirates hijack another tanker off Somalia*, dans www.telegraph.co.uk, 28 novembre
- (2008), *British and Irish anti-piracy experts rescued – after pirates attack*, dans Timesonline, 29 novembre
- (2008), *Somali Pirates agree deal to release Ukrainian ship*, dans www.telegraph.co.uk, 30 novembre
- CRILLY, Rob (2008), *Pictured: Dramatic moment British security guards were plucked to safety after plunging into sea to escape Somali pirates*, dans www.dailymail.co.uk , 30 novembre
- SCHACHTMAN, Noah, (2008), *Mercenaries, Sonic Blasters No Match for Pirates*, dans Wired.com, 2 décembre
- (2008), *UN Expresses Support for EU Anti-Piracy Mission*, Dowjones Business News repris dans www.easybourse.com , 2 décembre
- NAIM, Mouna (2008), *L'Egypte s'inquiète des consequences de la piraterie pour le canal de Suez*, dans Le Monde, 3 décembre
- HUNTER, Robyn, (2008), *How do you pay a pirate's ransom?* dans BBC News, 3 décembre

- يطلق أول عملية بحرية لمطاردة القراصنة الصوماليين في الاتحاد الأوروبي (2008), القرن الإفريقي dans An Nahar, 5 décembre
- BRYANT, Lisa (2008), *EU Launches Horn of Africa Anti-Piracy Mission*, dans Voice of America (www.voanews.com) , 8 décembre
- (2008), *Indian navy 'captures 23 pirates'*, dans BBC News, 13 décembre
- DAHER, Nassim (2008), *البونط بلاد في راحة تجارة القراصنة*, dans As Safir, 13 décembre
- GARDNER, Franck (2008), *How do you tackle piracy?*, dans BBC News, 13 décembre
- PRAKASH, Pierre (2008), *La marine indienne libère un bateau-otage: 23 pirates captures*, dans RFI (www.rfi.fr) , 14 décembre
- (2008), *Security Council Okays Land, Air Attacks on Somali Pirates*, AP dans Naharnet, 17 décembre
- (2008), *Golfe d'Aden: Attaques tous azimuts des pirates en Somalie*, dans l'Orient Le Jour, 18 décembre
- (2008), *Royal Malaysian Navy thwarts pirate attack*, publié par ICC Commercial Crimes Services, 19 décembre
- (non daté), *Has the US 20 dollar Banknote Been redesigned in the Last Seven years ?*, dans hubpages.com
- (2008), *Royal Malaysian Navy thwarts pirate attack*, dans ICC-CCS.org , 19 décembre
- REYNOLDS, Paul (2008), *Rules frustrate anti-piracy efforts*, dans BBC News, 9 décembre
- (2008), *Somalia's Islamists : The rise of the Shabab*, dans The Economist, 20 décembre
- (2008), *Des navires chinois se dirigent vers les côtes somaliennes pour lutter contre les pirates*, dans Le Monde, 28 décembre
- (2008), *Somalie : Adbullahi Yusuf Ahmed démissionne sur fonds de chaos sécuritaire et humanitaire*, dans L'Orient Le Jour, 31 décembre
- (2008), *Another Malaysian ship hijacked by Somali pirates*, Xinhua dans People's Daily Online, 31 décembre
- (2009), *Golfe d'Aden, Le Premier Maître l'Her intercepte des pirates* dans www.defense.gouv.fr, 1^{er} janvier
- (2009), *Somali pirates seize Egyptian cargo ship*, AFP dans Inquirer.net, 1^{er} janvier
- (2009), *Somalie, un navire français déjoue une attaque de pirate*, dans Nouvelobs.com, 2 janvier
- (2009), *Grand chambardement en Méditerranée*, dans Le Monde, 3 janvier

- (2009), *Tanker saved from piracy*, dans Sky News Online, 3 janvier
- (2009), *Piracy in the Indian Ocean*, dans The Colombo Times, 4 janvier
- AXE, David (2009), *Pirates not just the stuff of legend*, dans the Washington Times, 4 janvier
- (2009), *Piraterie : action de la frégate Jean de Vienne*, dans afcan.org, 5 janvier
- (2009), *Nine Crew Members of French Ship Freed off Nigeria*, dans Naharnet, 7 janvier
- (2009), *Q&A : Somali piracy*, dans BBC News, 9 janvier
- (2009), *Les pirates somaliens auraient relâchés le "Sirius Star"* dans Le Figaro.fr, 9 janvier
- (2009), *Ethiopia and Somalia: Back into the abyss ?*, dans The Economist, 10 janvier
- (2009), *Russian Navy Saves Dutch Ship from Somali Pirates*, AP dans Naharnet, 14 janvier
- (2009), *IMB reports unprecedented rise in maritime hijackings*, dans icc-ccs.org, 16 janvier
- (2009), *Emergence d'un nouveau pouvoir à Mogadiscio*, dans Le Monde, 18 janvier
- BARJONET, Claude (2009), *La piraterie maritime en hausse de 11 % en 2008*, dans Les Echos.fr, 19 janvier
- (2009), *Somali piracy 'reduces tuna haul'*, dans BBC News, 22 janvier
- (2009), *لليبيري/ علم ترفع ناقلة سراح يطلقون الصواميليون القراصنة*, dans www.lebanonfiles.com, 25 janvier
- SINGH, Ajay (2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones* dans South Asia Defense & Strategic Review, 27 janvier
- COX, Simon (2009), *who do pirates call to get their cash?* dans BBC News, 29 janvier
- (2009), *Failed states: Fixing a broken world*, dans The Economist, 31 janvier
- DARBY, Andrew (2009), *Whalers attack activists at sea*, dans The Age (www.theage.com.au), 6 février
- YEO, Andre (2009), *'Shark' warning*, dans Piracy & Armed Robbery Against Ships News / Articles, ReCaap Information Sharing Centre, 9 février
- (2009), *Belize boss warns against arming ships and officers*, dans Lloyd's List, 11 février
- VALENCIA, Mark J, Nazery KHALID, (2009), *The Somalia Multilateral Anti-Piracy Approach: Some Caveats*, dans Policy Forum Online, Nautilus Institute, 12 février
- (2009), *Japan Holds Anti-Piracy Drill Ahead of Somalia Mission*, AFP dans Naharnet, 20 février

- (2009), *Chemstar Venus crew arrive at Incheon airport*, dans Lloyd's List, 23 février
- (2009), *Somali pirates dodge warships to capture DryShips vessel*, dans Lloyd's List, 23 février
- (2009), *Somali pirate patrol: day five*, dans BBC News, 23 février
- (2009), *Piraterie: les nouveaux requins de la mer*, dans LeTelegramme.com, 25 février
- (2009), *La Marine chinoise déjoue une attaque de pirates près de la Somalie*, AFP dans Les Echos, 26 février
- (2009), *Pirates of the Gulf of Aden*, dans business today, repris par Zawya.com, 3 mars
- (2009), *German Navy Arrests Nine Pirates Off Somalia*, AFP dans Naharnet, 3 mars
- (2009), *Somali Pirates Release Egyptian Cargo Ship after More than 2 Months of Detention*, AP dans Naharnet, 5 mars
- ROELF, Wendell (2009), *Interview-Work with Yemen govt on Somali piracy – U.S. admiral*, Reuters repris dans Zimbio (www.zimbio.com), 9 mars
- (2009), *Pentagon: Chinese Ships Harass U.S. Navy Vessel*, AP dans Naharnet, 9 mars
- HAWKINS, Oliver (2009), *what to do with a captured pirate* dans Law in Action BBC Radio 4, repris dans BBC News, 10 mars
- (2009), *U.S. Navy detains, releases six suspected pirates*, dans CNN.com, 21 mars
- (2009), *MOL car carrier escapes pirates off Somalia*, dans worldcargonews.com, 24 mars
- (2009), *Lutte contre la piraterie au large de la Somalie : le « Big 4 » asiatique en 1^{ère} ligne*, dans Actualité Stratégique en Asie No. 47, Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS), 20 mars
- (2009), *Un passage maritime moins fréquenté*, dans Le Monde, 26 mars
- (2009), *Le Canal de Suez à l'épreuve*, dans Le Monde, 26 mars
- BARUAH, Pranamita (2009), *Japan's response to sea piracy*, dans IDSA strategic comments, Institute for Defence Studies & Analyses, 30 mars
- MYDANS, Seth (2009), *Outcome of Sri Lanka's Long War May Hang on Fate of Insurgent Leader*, New York Times, 31 mars
- (2009), *Abou Sayyaf, un groupe philippin rebelle à tout*, dans www.swissinfo.ch, 1^{er} avril
- (2009), *Egyptian Fishermen Working With Somali Pirates – Group*, dans Dow Jones Newswires, 9 avril
- (2009), *un Français tué, quatre autres sains et saufs après la libération d'un yacht en Somalie*, dans LeMonde.fr avec AFP et Reuters, 10 avril

- HARSONO, Andreas (2009), *Dark Alliance Rules the High Seas*, dans andreasharsono.blogspot.com, 13 avril
- F.G. et S.L. (2009), *Somalie : trois navires attaqués en quelques heures*, dans Le Figaro.fr , 14 avril
- (2009), *Le plan américain*, dans radio-canada.ca, 15 avril
- (2009), *French forces detain 11 pirates, U.S. ship escapes attack*, AP dans Naharnet, 15 avril
- LASSERRE, Isabelle (2009), *La saison des pirates a repris dans le golfe d'Aden*, dans Le Figaro.fr , 15 avril
- (2009), *Somalie: les trois pirates du "Tanit" ont été places en garde à vue en France*, AFP repris dans Le Monde, 16 avril
- (2009), *L'explosion de la piraterie maritime déconcerte la communauté internationale. La situation anarchique de la Somalie favorise l'activité des pirates*, dans Le Monde, 17 avril
- (2009), *La piraterie fait exploser les primes d'assurances*, dans Le Monde, 17 avril
- (2009), *Piracy off Somalia : Perils of the sea*, dans The Economist, 18 avril
- HADAS, Edward (2009), *Les pirates somaliens, des "flibustiers-chefs d'entreprise"*, sur breakingviews.com repris dans Le Monde (traduction de Julie MARCOT), 18 avril
- (2009), *Somalie: Les pirates attaques un navire de croisière*, AFP, repris dans Le Monde, 28 avril
- (2009), *La marine française capture 11 pirates présumés*, dans Le Figaro.fr , 3 mai
- (2009), *السفن اصرطباد مواصلة من القراصنة تمنع مل الاساطيل* , dans An Nahar, 3 mai
- MCEVERS, Kelly (2009), *Battling Piracy Around the World, In Anti-Piracy Fight, Yemen May be Part of Problem*, dans www.npr.org , 8 mai
- (2009), *Piracy : wrong signals*, dans The Economist, 9 mai
- (2009), *Les compagnies pétrolières priées d'évacuer le Nigéria*, dans Le Point, 13 mai
- MYDANS, Seth (2009), *Vellupillai Prabhakaran*, topics.nytimes.com , 18 mai
- (2009), *Osman M.F., pêcheur somalien devenu pirate « parce que la mer est vide »*, dans Le Monde, 20 mai
- (2009), *Jihadists attack Somalia, AL-Qaeda on the march*, dans The Economist, 23 mai
- HARPER, Mary (2009), *Chasing the Somali piracy money trail*, dans BBC News, 24 mai

- MELENNEC, Olivier (2009), *L'amiral se met dans la peau d'un pirate somalien*, dans Ouest France, 25 mai
- PRIER, Pierre, (2009), envoyé spécial à bord du « Nivôse », *A la chasse aux pirates à bord du « Nivôse »* dans Le Figaro, 27 mai
- (2009), *Fighting in Nigeria's Delta, Getting desperate*, dans The Economist, 30 mai
- (2009), *Le groupe armé nigérian Mend affirme avoir détruit un oléoduc de Shell*, dans www.24heures.ch, 18 juin

3. Dépêches AFP

- (04/04/2008), *Plan Pirate-mer et exercices de contre-terrorisme maritime (encadré)*
- (10/05/2008), *Les Tigres tamouls coulent un navire marchand*
- (02/06/2008), *Piraterie : l'ONU autorise la répression dans les eaux somaliennes*
- (05/06/2008), *Actes de piraterie en hausse, aucun lien apparent avec le terrorisme (étude)*
- (12/06/2008), *Ponant : quelques incidents durant l'opération, reconnaît la défense*
- (24/06/2008), *Somalie : quatre étrangers enlevés par des pirates*
- (30/07/2008), *Somalie : Madrid recherche avec Paris des alliés pour la force anti-piraterie*
- (25/08/2008), *Un commando armé dévalise un voilier de luxe au large de Porto Vecchio*
- (03/09/2008), *Un voilier, avec deux Français à bord, saisi par des pirates en Somalie*
- (04/09/2008), *Voilier piraté au large de la Somalie : les moyens militaires français « prêts » (état-major)*
- (10/09/2008), *Un navire sud-coréen détourné au large de la Somalie*
- (14/09/2008), *Piraterie en mer : la CGT réclame des moyens pour la Marine nationale*
- (15/09/2008), *Piraterie en Somalie : l'UE crée une « cellule de coordination »*
- (16/09/2008), *Un Français tué dans l'attaque d'un voilier au Venezuela (Paris)*
- (16/09/2008), *Un navire de Hong Kong saisi par des pirates au large de la Somalie (BMI)*
- (16/09/2008), *Somalie : les deux otages français libérés sains et saufs, sauf un pirate tué*
- (16/09/2008), *Après la libération des otages, Sarkozy veut mobiliser contre les pirates*
- (16/09/2008), *L'aide à la Somalie sous la menace des pirates*
- (16/09/2008), *Somalie : les autorités se félicitent du raid français contre des pirates*

- (16/09/2008), *Sarkozy : l'assaut a eu lieu en pleine mer*
- (16/09/2008), *Sarkozy : « avertissement aux pirates », appel à la mobilisation internationale*
- (16/09/2008), *Six pirates somaliens capturés et « ramenés en France » (Sarkozy)*
- (16/09/2008), *Piraterie en Somalie : Paris propose le lancement d'une mission aéro-navale*
- (17/09/2008), *Les pirates somaliens, rapides et invisibles, déjouent les navires de guerre*
- (17/09/2008), *Piraterie en Somalie : l'Espagne envoie un avion de surveillance maritime*
- (18/09/2008), *Alerte rouge sur le Ville de Québec, Mogadiscio en vue*
- (18/09/2008), *Nouvelle attaque des pirates somaliens qui narguent les marines occidentales*
- (19/09/2008), *Les appels se multiplient pour réponse militaire aux pirates somaliens*
- (19/09/2008), *Piraterie : armateurs et pouvoirs font quatre propositions de travail*
- (21/09/2008), *Piraterie en Somalie : Berlin pense envoyer une frégate pour une mission UE*
- (26/09/2008), *Cargo ukrainien : une cargaison de chars pour l'armée kényane (officiel)*
- (26/09/2008), *Les pirates somaliens font main basse sur un cargo chargé d'armement*
- (26/09/2008), *URGENT Un navire de guerre russe se dirige vers les côtes somaliennes*
- (28/09/2008), *Cargo ukrainien : les pirates somaliens réclament 20 millions USD de rançon*
- (29/09/2008), *Un navire de guerre américain « surveille » le cargo d'armes otage des pirates*
- (30/09/2008), *Somalie : la marine américaine veut dissuader les pirates de décharger les armes*
- GETTLEMAN, Jeffrey (30/09/2008), *Pirated Arms Freighter Cornered by U.S. Navy*
- (01/10/2008), *La Somalie autorise la Russie à « combattre les pirates » près de ses côtes*
- (01/10/2008), *Une force navale se regroupe autour du cargo d'armes des pirates somaliens*
- (01/10/2008), *Opération anti-pirates Somaliens : au moins 6 pays de l'UE prêts à participer*
- (02/10/2008), *Somalie : la piraterie « nouvelle forme de terrorisme », selon Djibouti*

- (02/10/2008), *Cargo d'armes : les pirates somaliens négocient en maintenant leurs exigences*
- (03/10/2008), *Quatre navires attaqués en un jour au large de la Somalie (BMI)*
- (03/10/2008), *Cargo d'armes : les négociations « progressent », selon les pirates somaliens*
- (07/10/2008), *Les Etats appelés à agir contre la piraterie au large de la Somalie*
- (08/10/2008), *Le Groupe Atlas, « modèle de coopération » européen de la lutte antiterroriste (Alliot-Marie)*
- (15/10/2008), *Opérations antipirates : des bateaux de l'OTAN cinglent vers la Somalie*
- (17/10/2008), *Piraterie : l'Inde envoie un navire de guerre dans le golfe d'Aden*
- (22/10/2008), *Sri Lanka : deux navires visés par une attaque suicide des Tigres (ministère)*
- (22/10/2008), *Une flottille anti-piraterie de l'OTAN bientôt au large de la Somalie*
- (23/10/2008), *Les attaques de pirates somaliens ont atteint un niveau record (BMI)*
- (23/10/2008), *Somalie : la France remet huit pirates présumés aux autorités du Puntland*
- (25/10/2008), *La réponse militaire à la piraterie risque d'avoir peu d'impact (analystes)*
- (27/10/2008), *Pirates : première mission d'escorte de l'OTAN en Somalie*
- (29/10/2008), *Somalie : 5 attentats contre des bâtiments officiels et l'ONU, des victimes*
- (07/11/2008), *L'UE va autoriser la première opération navale de son histoire*
- (10/11/2008), *A Etel, les navires de pêche français pistés sur toutes les mers du monde*
- (10/11/2008), *Face aux pirates somaliens, l'UE lance une opération navale historique*
- (11/11/2008), *Un navire de guerre indien a repoussé des pirates dans le golfe d'Aden*
- (12/11/2008), *Exercice franco-britannique « Alerte enlèvement » jeudi*
- (12/11/2008), *Deux « pirates » somaliens tués dans un accrochage avec la marine britannique*
- (12/11/2008), *Des pirates se sont emparés d'un tanker turc au large du Yémen (Anatolie)*
- (12/11/2008), *Somalie : succès majeur des insurgés islamistes qui prennent le port de Merka*
- (13/11/2008), *Somalie : les insurgés islamistes instaurent la charia dans le port de Merka*
- (17/11/2008), *Un supertanker détourné par des pirates vers la Somalie*

- (18/11/2008), *Le pétrolier détourné avec 2M de barils à bord est au large de la Somalie*
- (19/11/2008), *Moscou et Paris vont coordonner la lutte contre la piraterie (marine russe)*
- (20/11/2008), *Piraterie : les pays arabes riverains de la mer Rouge réunis au Caire*
- (20/11/2008), *Les pirates somaliens du Sirius Star veulent 25 millions de dollars*
- (20/11/2008), *Piraterie au large de la Somalie : la Russie affiche son potentiel militaire*
- (20/11/2008), *L'équipage du navire iranien détourné par des pirates sain et sauf (Iran)*
- (21/11/2008), *Loin des pirates, Mogadiscio attend une nouvelle bataille sanglante*
- (21/11/2008), *Somalie/piraterie : l'approche militaire, seule solution (armateur)*
- (21/11/2008), *Les services spéciaux russes capables de lutter contre la piraterie (ex-KGB)*
- (21/11/2008), *Les pirates somaliens ont obtenu 150 M USD de rançons en 12 mois (Nairobi)*
- (23/11/2008), *Les shebab appellent les pirates à libérer le superpétrolier*
- (24/11/2008), *Piraterie : un militaire français prône l'interdiction des armes à bord*
- (24/11/2008), *Somalie : les pirates du supertanker campent sur leurs exigences financières*
- (25/11/2008), *Somalie : la piraterie doit aussi être combattue à terre (officier français)*
- (26/11/2008), *La Marine indienne a coulé un bateau de pêche, pas un navire de pirates (BMI) – Lead*
- (27/11/2008), *Des militaires allemands seront déployés à bord de cargos d'aide alimentaire (défense)*
- (28/11/2008), *Un cargo grec, capturé en septembre, relâché par des pirates somaliens – Lead*
- (28/11/2008), *Un navire libérien attaqué dans le golfe d'Ade, 3 marins s'échappent – Lead*
- DIEUDONNE, David (28/11/2008), *Golfe d'Aden : les pirates attaquent en dépit de la présence internationale – Actualisation, Papier Général, Prev*
- (29/11/2008), *Piraterie : les « marins » échappés étaient des agents d'une société de sécurité*
- (29/11/2008), *Piraterie : accusations de l'Ethiopie contre l'Erythrée – Lead*
- (01/12/2008), *Addition corsée pour les navires japonais cherchant à éviter les pirates*

- OSIPOVICH, Alexander (01/12/2008), *les marins russes angoissés face aux actes de piraterie en Somalie – Papier d’angle, Prev*
- (01/12/2008), *Sirius Star : les pirates somaliens toujours prêts à négocier – Lead*
- SCHMIDT, Christophe (01/12/2008), *Les commandos anti-pirates montrent leurs muscles avant d’embarquer pour Aden – Prev, Reportage*
- (02/12/2008), *Piraterie : un chef islamiste somalien veut la libération de tous les bateaux – Lead*
- (03/12/2008), *L’Egypte prête à participer à l’opération internationale anti-piraterie*
- (04/12/2008), *Le terrorisme est une « notion subjective » (juge d’instruction) – Questions Réponses*
- ASQUIN, Hervé (04/12/2008), *Lutte antipiraterie : Paris et Londres fêtent « un beau jour pour l’Europe » - Papier Général, Prev*
- (04/12/2008), *Golfe d’Aden : la marine danoise au secours de pirates présumés à la dérive*
- (05/12/2008), *La marine allemande déjoue une attaque de pirates dans le Golfe d’Aden*
- (05/12/2008), *« Première » : un navire de guerre russe dans le Canal de Panama*
- HAJI ABDINUR, Mustafa (06/12/2008), *La force antipiraterie de l’UE ne s’attaquera pas aux causes du fléau – Prev, Papier d’Angle*
- (07/12/2008), *Mise en garde contre le risque de piraterie dans le sud-est de la Malaisie (BMI)*
- (08/12/2008), *Piraterie des mers : Berlin confirme cibler d’abord les intérêts allemands*
- (09/12/2008), *Pékin justifie la présence de navires dans des eaux contestées avec le Japon*
- BLAIN, Arnaud (09/12/2008), *Le SHOM, une institution de la marine dédiée à tous les usagers de la mer - Magazine*
- (09/12/2008), *Somalie : l’équipage du cargo ukrainien s’est rebellé (pirates)*
- (10/12/2008), *Des navires de guerre russe mettent le cap sur l’océan Indien*
- (10/12/2008), *Piraterie/Somalie : Berlin enverra jusqu’à 1 400 soldats pour Atalante*
- (12/12/2008), *La marine américaine veut des moyens pour détenir et juger les pirates*
- (17/12/2008), *Le bateau malaisien capturé par des pirates somaliens travaillait pour Total*
- (17/12/2008), *Somalie : attaques tous azimuts des pirates, l’ONU durcit le ton – Prev, Papier Général, Actualisation*

- MALLET, Pascal (17/12/2008), *Opération terrestre en Somalie : le compte à rebours a commencé – Eclairage, Previews*
- (18/12/2008), *Pékin prépare l'envoi de navires militaires au large de la Somalie (officiel) – Lead*
- (22/12/2008), « *Il y a en Somalie un génocide qui ne dit pas son nom* » (envoyé de l'ONU)
- (25/12/2008), *La marine allemande déjoue une attaque de pirates dans le golfe d'Aden*
- GARRUS, Joëlle (26/12/2008), *Une flotte chinoise lève l'ancre pour une mission historique – Papier Général, Previews*
- (08/01/2009), *Création d'une nouvelle force multinationale contre la piraterie (Ve flotte) – Lead*
- HAJI ABDINUR, Mustafa, (28/12/2008), *Les pirates somaliens, insatiables, narguent la communauté internationale – Papier d'angle, Actualisation, Rétrospective Année, Previews*
- MUSA ABDI, Ali (09/01/2009), *Somalie : des pirates annoncent avoir relâché le superpétrolier saoudien – Papier Général, Previews*
- (09/01/2009), *Piraterie en Somalie : l'Espagne veut envoyer 395 militaires et deux navires*
- (12/01/2009), *URGENT Somalie : le capitaine du cargo ukrainien chargé d'armes appelle à l'aide*
- MOJON, Jean-Marc (12/01/2009), *Parachutes dorés et faux billets, la rançon du succès des pirates somaliens – Papier d'angle, Previews*
- (13/01/2009), *Nigéria : un navire norvégien attaqué par des pirates, pas de blessé*
- (13/01/2009), *Un tanker turc relâché par des pirates somaliens (armateur) – Lead*
- (14/01/2009), *Golfe d'Aden : un porte-conteneurs danois échappe à une attaque de pirates*
- (16/01/2009), *Somalie : des pirates libèrent un cargo danois après paiement d'une rançon*
- PERDRIAU, Philippe (20/01/2009), *Grèce : l'amateur kidnappé à Athènes libéré contre une forte rançon – Actualisation, Papier Général, Previews*
- OSIPOVICH, Alexander (20/01/2009), *Les familles des marins ukrainiens retenus en Somalie appellent à l'aide – Interview, Previews*
- AZAM KHAN, Golam (20/01/2009), *Les nouveaux boat people d'Asie – Papier d'angle, Previews*

- JAYASINGHE, Amal (25/01/2009), *Sri Lanka : l'armée a pris la dernière ville des rebelles tamouls – Papier Général, Prev*
- JAYASINGHE, Amal (26/01/2009), *Guerre au Sri Lanka : des dizaines de civils tués, les Tigres tamouls acculés – Papier Général, Prev*
- (26/01/2009), *Piraterie : 22 Etats cherchent un accord judiciaire*
- HAJI ABDINUR, Mustafa (26/01/2009), *Somalie : les insurgés islamistes affirment contrôler Baïdoa – Papier Général, Prev*
- GOUJON, Emmanuel (27/01/2009), *Juger les pirates, un casse-tête légal pour ceux qui les capturent – Papier d'angle, Prev*
- (27/01/2009), *Sri Lanka : l'armée assure grignoter les derniers fiefs des Tigres tamouls*
- (27/01/2009), *Attaque de pirates présumés déjouée par un navire français, 9 arrestations – Lead*
- (29/01/2009), *Un cargo allemand détourné par des pirates somaliens dans le golfe d'Aden*
- (29/01/2009), *Piraterie somalienne : 9 Etats signent un accord de coopération*
- (02/02/2009), *Baleiniers japonais et défenseurs des cétacés s'affrontent en haute mer*
- (04/02/2009), *Chute des attaques réussies de pirates depuis une opération européenne*
- (05/02/2009), *Le cargo ukrainien transportant des armes libéré (chef des pirates) – Lead*
- (10/02/2009), *Cinq pirates somaliens extradés vers les Pays-Bas - Lead*
- (11/02/2009), *Nigeria : un groupe armé menace les compagnies pétrolières italiennes*
- (11/02/2009), *LA Vème flotte annonce l'arrestation de sept pirates dans le golfe d'Aden*
- (12/02/2009), *Un navire espagnol empêche une attaque de pirates dans le golfe d'Aden*
- TSOUKANOVA, Ania (12/02/2009), *Relâché par les pirates somaliens, le cargo d'armes Faina attendu à Mombasa*
- (13/02/2009), *Des pirates somaliens libèrent un bateau japonais et son équipage (ONG) - Lead*
- TSOUKANOVA, Ania (13/02/2009), *Mitraillettes et cours linguistiques : 134 jours avec pirates somaliens - Témoignage*
- (12/02/2009), *Neuf pirates arrêtés dans le golfe d'Aden (Ve flotte américaine) – Lead*
- (13/02/2009), *Cargo ukrainien : les pirates ont volé une partie de l'armement (équipage)*
- (21/02/2009), *La France et le Yémen veulent renforcer la lutte anti-piraterie*

- (22/02/2009), *Des pirates se sont emparé d'un cargo grec au large de la Somalie*
- MOJON, Jean-Marc (30/03/2009), *La Somalie attire des candidats étrangers au jihad – Papier d'angle, Prev*
- (30/03/2009), *Arrestation de sept pirates somaliens par la frégate grecque Psara (ministère)*
- (01/04/2009), *Attaque d'un cargo norvégien par des pirates somaliens (Ministère Grec)*
- (01/04/2009), *Un navire capturé par des pirates aux Seychelles*
- (02/04/2009), *Somalie : un pirate tué et un bateau-mère détruit, selon des témoins*
- (05/04/2009), *Des pirates somaliens s'emparent d'un navire allemand dans l'océan indien – Lead*
- (05/05/2009), *Ve Flotte : une Afro-américaine à la tête de la lutte contre la piraterie*
- MOJON, Jean-Marc (06/04/2009), *Océan Indien : cinq bateaux, dont un yacht français, capturé par des pirates – Actualisation, Papier Général, Prev*
- (06/04/2009), *Un yacht français capturé par des pirates somaliens dans l'océan Indien (ONG) - Lead*
- (07/04/2009), *Piraterie : le Puntland appelle la communauté internationale à agir à terre*
- (07/04/2009), *Piraterie : la force multinationale appelle à la vigilance en haute mer*
- (07/04/2009), *La Marine avait « formellement déconseillé » au Tanit de rejoindre le Kenya*
- (08/04/2009), *Les pirates somaliens frappent de nouveau et capturent 20 Américains – Actualisation, Papier Général, Prev*
- (08/04/2009), *Somalie/navire : l'équipage a repris le contrôle (médias US)*
- (09/04/2009), *Le dispositif naval international contre les pirates somaliens – Encadré, Prev*
- (09/04/2009), *Cargo américain : des pirates somaliens prêts à « renforcer » leurs « collègues »*
- (09/04/2009), *Somalie : le capitaine du bateau toujours retenu, navire de guerre sur place – Actualisation, Papier Général, Prev*
- ADBINUR, Mustafa Haji (10/04/2009), *Les pirates somaliens exigent une rançon pour libérer le capitaine américain – Papier Général, Prev*
- MURPHY, Martin (16/04/2009), *Somali piracy : not just a naval problem*, dans Backgrounder, Center for Strategic and Budgetary Assessments (Washington DC)
- (23/04/2009), *Piraterie : l'Espagne autorise ses navires à employer des gardes privés*

- (25/04/2009), *Somalie : un cargo allemand capturé par des pirates dans le golfe d'Aden – Lead*
- (26/04/2009), *Bateau italien attaqué : un autre navire en appui des agresseurs (commandant)*
- (27/04/2009), *Un pétrolier yéménite repris à des pirates somaliens, 11 arrestations (officiel) – Lead*
- (27/04/2009), MOUNASSAR, Hammoud, *Le Yémen emploie la force contre des pirates somaliens*
- DIEUDONNE, David (27/04/2009), *Au large de la Somalie, la chasse aux pirates est ouverte – Papier d'angle, Prev*
- (28/04/2009), *Somalie : la marine Russe annonce avoir capturé un bateau avec 29 pirates*
- (28/04/2009), *Neufs présumés pirates somaliens placés en détention aux Seychelles*
- (30/04/2009), *Les « bateaux-mères », une cible de choix pour les chasseurs de pirates – Encadré, Prev*
- (30/04/2009), *La marine française a capturé trois pirates présumés au large de la Somalie - Lead*
- (30/04/2009), *Piraterie, la Belgique envoie des militaires à bord de ses navires marchands*
- (03/05/2009), *Pirates et forces maritimes d'assistance face à face au large de la Somalie – Actualisation, Papier Général, Prev*
- DIEUDONNE, David (04/05/2009), *Stupeur à bord de la frégate française : « les pirates foncent droit sur nous »*
- HAJI ABDINUR, Mustafa (04/05/2009), *Une organisation quasi-militaire, atout majeur des pirates somaliens*
- (04/05/2009), *Le président Russe veut un tribunal international pour juger les pirates*
- (06/05/2009), *Incident maritime : Pékin accuse le navire américain d'avoir violé les lois – Lead*
- HAJI ABDINUR, Mustafa (06/05/2009), *Les pirates somaliens ne désarment pas : un cargo capturé, un autre libéré – Papier Général, Prev*
- (07/05/2009), *Attaque avortée de pirates contre un navire militaire américain (Ve Flotte)*
- (07/05/2009), *Somalie : les pirates capturent un navire néerlandais – Lead*
- (08/05/2009), *La marine Française remet 11 pirates présumés aux autorités kényanes*
- (08/05/2009) *Espagne: un juge ordonne la libération de 7 pirates somaliens présumés,*
- (11/05/2009), *Les pirates somaliens renseignés depuis Londres sur leurs cibles*

- (11/05/2009), *Les pirates somaliens libèrent un cargo grec (ONG)*
- (12/05/2009), *Un bateau chargé de pétrole volé coule au large du Nigeria*
- (13/05/2009), *Nigéria : le Mend conseille aux pétroliers d'évacuer leur personnel – Lead*
- (14/05/2009), *Attaque contre un navire égyptien, 17 pirates arrêtés (Ve Flotte)*
- (14/05/2009), *L'Iran va dépêcher deux bâtiments de guerre dans le Golfe d'Aden*
- (15/05/2009), *Le Mend déclare une « guerre totale » dans le delta du Niger*
- (16/05/2009), *13 pirates somaliens aux mains de la marine espagnole remis au Kenya*
- (17/05/2009), *Sociétés militaires privées : plus de 100 milliards de dollars par an*
- (18/05/2009), *Nigéria : la rébellion veut bloquer les voies maritimes pétrolières*
- (18/05/2009), *Piraterie en Somalie : armer les navires n'est pas une solution*
- (18/05/2009), *Les insurgés islamistes prennent une nouvelle position*
- (18/05/2009), *Piraterie : Paris et Berlin pour l'extension d'Atalante jusqu'aux Seychelles*
- HAJI ABDINUR, Mustafa (19/05/2009), *Des troupes éthiopiennes entrent en Somalie, quatre mois après leur retrait – Actualisation, Papier Général, Prev*
- (19/05/2009), *Pas de troupes éthiopiennes en Somalie, selon Addis Abeba – Lead*
- (19/05/2009), *Piraterie en Somalie : appel en faveur d'une force navale soutenue par l'ONU*
- (23/05/2009), *Des ressortissants américains combattent en Somalie (responsable américain)*
- (25/05/2009), *La Somalie « envahie » par des jihadistes étrangers, selon son président – Lead*
- (25/05/2009), *Nigeria : un groupe armé affirme avoir détruit des pipelines dans le sud – Lead*
- (29/05/2009), *Piraterie : Un navire indien met en échec une attaque dans le golfe d'Aden*
- (29/05/2009), *Interpol pour un renforcement des législations contre la piraterie maritime*
- (29/05/2009), *L'Australie se joint à la lutte contre la piraterie au large de la Somalie*
- (30/05/2009), *Gibraltar proteste après un nouvel incident en mer avec l'Espagne*
- (31/05/2009), *Nigeria : l'armée détruit un camp de rebelles (porte-parole) - Lead*
- (01/06/2009), *Somalie : la marine française remet au Puntland 4 pirates, dont deux morts*
- (02/06/2009), *De l'argent évaporé dans l'attaque d'un navire au large de la Somalie (USA)*

- ADBINUR, Mustafa Haji (03/06/2009), *Somalie : le gouvernement poursuit sa contre-offensive, au moins 12 morts – Actualisation, Papier Général, Prev*
- (04/06/2009), *Brève incursion d'un navire nord-coréen dans les eaux sud-coréennes (Défense) – Lead*
- (04/06/2009), *URGENT : Un navire militaire nord-coréen a traversé la frontière sud-coréenne (Défense)*
- CHAISE, Christian (05/06/2009), *Les pirates somaliens utiliseraient les réfugiés comme boucliers humains – Papier d'angle, Prev*

4. Rapports et conférences

- (non daté), *Registre International Français, RIF, Navire de plaisance professionnelle. Plaquette d'information, Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi*
- (non daté), *Liberation Tigers of Tamli Eelam*, dans www.eelamweb.com
- (non daté), *Advice to Masters*, ICC Commercial Crimes Services
- (non daté), *Securing your ship*, ICC Commercial Crimes Services
- (1999), *Piraterie et vol à main armée à l'encontre des navires. Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires*, 16 juin
- (2000), *Draft code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships*, International Maritime Organization (IMO), 20 décembre
- (2002), *Piraterie et vol à main armée à l'encontre des navires. Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires*, Organisation Maritime Internationale (OMI), 29 mai
- (2004), *Report : The 5th tri-annual IMB meeting on piracy and maritime security*, Kuala Lumpur, Malaysia, ICC International Maritime Bureau, 29-30 juin
- LISS, Carolin (2005), *Private Security Companies in the Fight Against Piracy in Asia*, dans Working Paper No. 120, Asia Research Centre, Murdoch University, Australia, juin
- (2006), *Factsheet: Maritime Port Authority (MPA)*, dans MINDEF Singapore (www.mindef.gov.sg) , 29 août
- ICC International Maritime Bureau (2008), *Piracy and armed robbery against ships, annual report, 1 January – 31 December 2007*, janvier

- (2008), *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report 2007*, International Maritime Organization (IMO), 10 avril
- (2008), *Information resources on Piracy and Armed Robbery at Sea, Information Sheet No. 28*, International Maritime Organization (IMO), 12 mai
- (2008), *Maritime Safety Committee (MSC), 84th session*, IMO, 7-16 mai
- (non daté), *Special report on the Hijacking of the Whale 7*, Recaap Information Sharing Center
- (2008), Recaap Information Sharing Centre, *Report for May 2008*
- (2008), *Weekly Piracy Report*, ICC, 24-30 juin
- (2008), *Résolution 1838 adoptée par le Conseil de Sécurité à sa 5987^e séance le 7 octobre 2008*, Conseil de Sécurité des Nations-Unies
- MIDDLETON, Roger (2008), *Piracy in Somalia, threatening global trade, feeding local wars*. Briefing page, Chatham House, octobre
- (2008), *Report on acts of piracy and armed robbery against ships, acts reported during September 2008*, International Maritime Organization (IMO), 27 octobre
- (2008), message publié sur www.nga.mil/portal/site/maritime, 28 octobre
- (2008), *Piracy off the Somali Coast*, Workshop commissioned by the Special Representative of the Secretary General of the UN to Somalia, Ambassador Ahmedou Ould Abdallah, Nairobi 10-21 November 2008, p.15
- BATEMAN, Sam, Joshua HO (2008), *Somalia-type piracy: why it will not happen in Southeast Asia*. RSIS Commentaries, S. Rajaratnam School of International Studies, 24 novembre
- (2008), *Le Conseil de Sécurité adopte une résolution pour promouvoir une lutte efficace contre la piraterie au large des côtes de la Somalie*, Conseil de Sécurité 6046^e séance après-midi CS/9541, 16 décembre
- ICC International Maritime Bureau (2009), *Piracy and armed robbery against ships, annual report, 1 January – 31 December 2008*, janvier
- (non daté), *Talwar Class Destroyer Project 11356*, dans globalsecurity.org
- (non daté), *Moro Islamic Liberation Front*, dans www.fas.org
- MOLLER, Bjorn (2009), *Piracy off the Coast of Somalia*, Danish Institute for International Studies (DIIS) Brief, janvier
- (2009), *Piracy-The East Africa / Somalia Situation, Practical Measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks*, London: Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- CHALK, Peter (2009), *Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solutions*. the RAND Corporation, Testimony before the House Transportation and Infrastructure

Committee, Subcommittee on Coast Guard and Maritime Transportation on 4 February 2009

- (2009), *Piracy off the Horn of Africa*, dans CRS Report for Congress, Congressional Research Service, 21 avril
- MIDDLETON, Roger (2009), *Pirates and how to deal with them*, dans Briefing note, Africa Programme and International Law Discussion, Chatham House, 22 avril
- (2009) Reacap Information Sharing Centre, *Report for May 2009*

5. Divers

- Complément d'enquête, France 2, 26/05/2008
- A l'assaut des pirates, Envoyé Spécial, France 2, 12/02/2009
- Emission de 7 à 8 du 28/09/2008, TF1
- Convention de l'ONU sur le droit de la mer
- Code Pénal Français
- Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Conclu à Rome le 10 mars 1988. Protocole à la convention susmentionnée pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental. Conclu à Rome le 10 mars 1988

Annexe 1 : équipement utilisé par les pirates

Les divers articles, livres et documents de recherche que nous avons consulté, font état de l'utilisation par les pirates des équipements suivants :

- De grands navires pouvant servir de bateau-mère (Palangrier³⁸³, Gros Chalutiers³⁸⁴)
- Des vedettes rapides^{385 386} et coques en plastique³⁸⁷ ou en fibre-glass (fibre de verre)³⁸⁸ équipés de moteurs de 80 chevaux, surpuissants³⁸⁹ pouvant aller jusqu'à 70 miles / heure³⁹⁰
- GPS³⁹¹
- Téléphones satellitaires^{392 393}
- VHF³⁹⁴
- Lance-grenades³⁹⁵
- Mitrailleuses³⁹⁶
- Fusils mitrailleurs AK47³⁹⁷
- Equipement de vision nocturne³⁹⁸
- Echelles en U à sept barreaux³⁹⁹
- Echelles de bambou^{400 401 402}
- Mortiers portatifs⁴⁰³

³⁸³ MARCHESSEAU, Patrick (2008), *Prise d'otages sur le Ponant*, Michel Lafon, P. 62-63

³⁸⁴ ARMENGAUD, Jean-Hébert, *La pêche au gros des pirates*, dans *Libération*, 19 novembre 2008

³⁸⁵ ARMENGAUD, Jean-Hébert, *La pêche au gros des pirates*, dans *Libération*, 19 novembre 2008

³⁸⁶ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

³⁸⁷ *Somalie : la loi des pirates*, dans *Nouvel Obs* (23/10/2008)

³⁸⁸ GRAY, Jim, Mark MONDAY, Gary STUBBLEFIELD (1999), *Maritime Terror, Protecting Yourself, Your Vessel, and Your Crew against Piracy*. Sycamore Island Books, p.5

³⁸⁹ *Somalie : la loi des pirates*, dans *Nouvel Obs* (23/10/2008)

³⁹⁰ CHALK, Peter, *Piracy Needs Regional Answer*, dans *United Press International*, 25/11/2008, Rand.org

³⁹¹ ARMENGAUD, Jean-Hébert, *La pêche au gros des pirates*, dans *Libération*, 19 novembre 2008

³⁹² ARMENGAUD, Jean-Hébert, *La pêche au gros des pirates*, dans *Libération*, 19 novembre 2008

³⁹³ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

³⁹⁴ MARCHESSEAU, Patrick, *Prise d'otages sur le Ponant*, éditions Michel Lafon, 2008, p. 90

³⁹⁵ ARMENGAUD, Jean-Hébert, *La pêche au gros des pirates*, dans *Libération*, 19 novembre 2008

³⁹⁶ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

³⁹⁷ ARMENGAUD, Jean-Hébert, *La pêche au gros des pirates*, dans *Libération*, 19 novembre 2008

³⁹⁸ SINGH, Ajay (27/01/2009), *Somalia : Speedboats, RPGs, Skull and Crossbones*. South Asia Defense & Strategic Review

³⁹⁹ *Bateau pirate coulé*, Radio Canada, 19/11/2008

⁴⁰⁰ BERTIN-MOUROT, Edouard, Frederic LELIEUR, Emmanuel TERROIR (2005), *Terrorisme et Piraterie: des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*. L'Harmattan,, p.42.

⁴⁰¹ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books),P.9

⁴⁰² BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books),P.227

- Mines antinavire⁴⁰⁴
- Cagoules⁴⁰⁵
- Couteaux⁴⁰⁶
- Cordage a crochet, grappin^{407 408 409}

Ces équipements sont généralement achetés sur le marché local. Parfois, des équipements civils donnés en aide par les organisations internationales peuvent finir entre les mains des pirates et leurs servir dans leurs actes. Un article du Monde nous donne un exemple en citant un pirate somalien arrêté : « il y a une organisation qui donne gratuitement des bateaux aux gens. Je crois que ça s'appelle l'Unicef. Nous avons acheté 800 dollars un bateau à des gens qui l'avaient reçu de l'Unicef »⁴¹⁰.

A titre d'exemple, dans le cas du Ponant, sur les 11 pirates embarqués, 8 disposaient d'une mitraillette, et 1 d'un lance roquettes⁴¹¹. Les canaux de communication utilisés dans le cas du Ponant furent le canal 71 par les commandos Somalien et le canal 16 par le capitaine du Ponant et les militaires lancés à sa rescousse⁴¹².

Pour information, le prix des armes utilisés pas les pirates somaliens est estimé comme suit :

- Pistolet : 300 dollars US⁴¹³
- Mitrailleuse : 2 000 dollars US⁴¹⁴
- Lances roquettes : entre 1 200⁴¹⁵ et 1 500 dollars US⁴¹⁶
- AK 47 : 600 dollars US⁴¹⁷

⁴⁰³ CHALK, Peter (Février 2009), Maritime Piracy, Reasons, Dangers and Solutions, the RAND Corporation

⁴⁰⁴ CHALK, Peter (Février 2009), Maritime Piracy, Reasons, Dangers and Solutions, the RAND Corporation

⁴⁰⁵ MARCHESSEAU, Patrick, Prise d'otages sur le Ponant, éditions Michel Lafon, 2008

⁴⁰⁶ BERTIN-MOUROT, Edouard, Frederic LELIEUR, Emmanuel TERROIR (2005), Terrorisme et Piraterie: des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises. L'Harmattan,, p.42.

⁴⁰⁷ BURNETT, John S. (2003), Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas. Plume (Penguin Books),P.9

⁴⁰⁸ BURNETT, John S. (2003), Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas. Plume (Penguin Books),P.227

⁴⁰⁹ Piracy – The East Africa / Somalia Situation: practical measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks, OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), Whiterby Seamanship International Ltd (2009) p.14

⁴¹⁰ Osman M.F., pêcheur somalien devenu pirate « parce que la mer est vide », Le Monde, 19/05/2009

⁴¹¹ MARCHESSEAU, Patrick (2008), Prise d'otages sur le Ponant. Michel Lafon, P. 81

⁴¹² MARCHESSEAU, Patrick, Prise d'otages sur le Ponant, éditions Michel Lafon, 2008, p. 90

⁴¹³ MARCHESSEAU, Patrick, Prise d'otages sur le Ponant, éditions Michel Lafon, 2008

⁴¹⁴ MARCHESSEAU, Patrick, Prise d'otages sur le Ponant, éditions Michel Lafon, 2008

⁴¹⁵ *A l'assaut des pirates*, Envoyé Spécial, France 2, 12/02/2009

⁴¹⁶ MARCHESSEAU, Patrick, Prise d'otages sur le Ponant, éditions Michel Lafon, 2008

⁴¹⁷ *A l'assaut des pirates*, Envoyé Spécial, France 2, 12/02/2009

Le Centre Anti-Piraterie du Bureau Maritime International recense les armes utilisées durant les attaques. L'évolution ressort comme suit⁴¹⁸ :

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Armes à feu	100	89	80	53	72	139
Couteaux	143	95	80	76	67	68
Non indiqué	168	130	103	100	110	80
Autres armes	34	15	13	10	14	6
Total	445	329	276	239	263	293

Nous remarquons une prépondérance de l'utilisation des armes à feu durant les attaques de piraterie, en augmentation de 93 % par rapport à 2007. La Somalie et le Golfe d'Aden, concentrent à 73 % l'utilisation des armes à feu, suivis du Nigeria, qui représente 13 % du total.

L'Indonésie et le Nigéria concentrent l'utilisation de couteaux avec respectivement 19 % et 15 % du total, suivis de près par la Tanzanie avec 12 %.

Extrait d'une dépêche AFP : «Le navire amiral Pantéléev a capturé mardi à 14h12 GMT un bateau avec des pirates à son bord. 29 personnes au total ont été arrêtées », a indiqué le ministère dans un communiqué. « Sept kalachnikov, des pistolets de différentes marques, de l'équipement de navigation, y compris par satellite et un grand nombre de douilles tirées ont été découverts à bord du bateau » »⁴¹⁹.

⁴¹⁸ Données compilées du ICC International Maritime Bureau (2009), Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, 1 January – 31 December 2008

⁴¹⁹ *Somalie: la marine russe annonce avoir capture un bateau avec 29 pirates*, AFP, 28 avril 2009

Annexe 2 : exemples de consignes de sécurité données sur les bateaux pour la lutte contre la piraterie

Extrait des précautions anti-piraterie affichées dans un pétrolier d'une grande compagnie internationale reprises par John Burnett en 2003⁴²⁰ :

- Il est recommandé de fermer les cabines durant la nuit ;
- Un appel à l'équipage doit être effectué leur demandant de rallier le point de rencontre ;
- Envoyer le message d'attaque pirate pré-formaté au Centre de Piraterie via Sat-C ;
- Si une attaque apparaît imminente, tirer la sonnette d'alarme et envoyer un message à ce propos en un appel à tous les navires sur VHF canal 16 s'il y a assez de temps pour le faire ;
- Lieu de ralliement (muster point): No. 1 Deck Alleyway ;
- La vigilance est la meilleure défense contre les pirates ;
- Si vous êtes menacés par des hommes armés il n'est pas souhaitable de leur résister ;
- Par mesure de sécurité, essayer d'éteindre les moteurs, surtout si l'équipage risque d'être enfermé.

Liste des actions à effectuer à la vue de pirates rédigée par le capitaine du Petro Concord⁴²¹:

- Tirer la sonnette d'alarme et crier ;
- Allumer les lumières sur le pont et dans les cabines ;
- Alerter tous les navires à proximité et contacter la station côtière la plus proche ;
- Utiliser les jets d'eau afin de dissuader les pirates ;
- Créer des vagues à l'arrière en changeant de direction à bâbord et à tribord ;
- Tirer les roquettes d'avertissement ;
- Changer de direction afin d'atteindre le port le plus proche.

Liste des actions à effectuer si les pirates montent à bord rédigée par le capitaine du Petro Concord⁴²² :

- Les veilleurs doivent courir vers les cabines et fermer les portes derrière eux ;
- Tout l'équipage doit se rassembler sur le pont ;
- Ne pas essayer de faire des actes héroïques.

⁴²⁰ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.21 et P. 312-313

⁴²¹ BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.236-237

⁴²² BURNETT, John S. (2003), *Dangerous Waters, Modern Piracy and Terror on the High Seas*. Plume (Penguin Books), P.227

Annexe 3 : aperçu des types de navires

Vraquier

Le vraquier est un navire destiné au transport de produits en vrac (non emballés).



Le vraquier Cape Provence – Source : www.arcelormediterranee.com⁴²³



Le vraquier maltais Voyager – Source : www.marine-marchande.net⁴²⁴

⁴²³ <http://www.arcelormediterranee.com/activites/caprovence/index.htm>

Porte conteneur

Le porte conteneur est, comme son nom l'indique, un navire destiné au transport de conteneurs. Il est actuellement le principal mode de transport de fret maritime.



Le porte conteneurs CMA CGM Berlioz – Source : www.thameshipsociety.org.uk⁴²⁵



Deux porte conteneurs à San Francisco – Source : www.science-et-vie.net⁴²⁶

⁴²⁴ http://www.marine-marchande.net/Jourlejour/8901-9000/38-Voyager_8421341.jpg

⁴²⁵ <http://www.thameshipsociety.org.uk/images/Images2005/CMA-CGM-Berlioz.jpg>

⁴²⁶ <http://www.science-et-vie.net/temp/img/illustrations/P/porte-conteneurs-470px.jpg>



Le porte conteneur Ital Florida – Source : www.kerignard.com/⁴²⁷



Le porte conteneurs MSC Napoli – Source : www.groupama-transport.com⁴²⁸

Le navire cargo

Le navire cargo est un navire de commerce destiné au transport maritime de marchandises sous diverses formes. On désigne par cargo à la fois le navire lui-même et sa cargaison.

⁴²⁷ http://www.kerignard.com/blog2/uploaded_images/porte-contenair-751711.jpg

⁴²⁸ https://www.groupama-transport.com/fr/newsletter/msc_napoli.jpg



Le cargo Pavel Korchagin – Source : www.marine-marchande.net⁴²⁹

Le navire frigorifique

Le navire frigorifique est un navire équipé de systèmes de réfrigération qui sert au transport de produits périssables tels les fruits, les légumes et la viande.



Le navire frigorifique Lauritzen Reefers – Source : img.nauticexpo.fr⁴³⁰

⁴²⁹ <http://www.marine-marchande.net/Jourlejour/1301-1399/80-PavelKorchagin.jpg>

⁴³⁰ http://img.nauticexpo.fr/images_ne/photo-g/navire-frigorifique-194830.jpg

Le chimiquier

Le chimiquier est un navire citerne destiné au transport de produits chimiques



Le chimiquier Xanthia – Source : img.nauticexpo.fr⁴³¹

Le pétrolier

Le pétrolier est un navire citerne destiné au transport de pétrole ainsi que ses dérivés tel que l'essence.



Le superpétrolier Abaqaiq – Source : dic.academic.ru⁴³²

⁴³¹ http://img.nauticexpo.fr/images_ne/photo-g/navire-cargo-chimiquier-194832.jpg

⁴³² http://dic.academic.ru/pictures/dewiki/111/oeltanker_1.jpg

Le navire de transport GPL

Le navire de transport GPL, est, comme son nom l'indique, un navire destiné au transport de Gaz de Pétrole Liquéfié.



Un navire de transport GPL – Source : www-static.shell.com⁴³³

Le chalutier

Le chalutier est un navire de pêche.



Un chalutier –

Source : enomis.bora-bora.net⁴³⁴

⁴³³ http://www-static.shell.com/static/innovation/imgs/generalcontent/2_column/exploration_production/lng_tanker_352.gif

⁴³⁴ <http://enomis.bora-bora.net/images-2003/TENERIFE-Un-chalutier-de-pecheurs-en-fete.jpg>

Le remorqueur

Les remorqueurs sont de petits navires très puissants destinés à guider et éventuellement tirer et pousser les navires entrant et sortant des ports. Ils les aident plus particulièrement dans leurs manœuvres d'accostage.



Un remorqueur – Source : img.nauticexpo.fr⁴³⁵



Le remorqueur Abeille Liberté – Source : Préfecture Maritime de la Manche et de la Mer du Nord⁴³⁶

⁴³⁵ http://img.nauticexpo.fr/images_ne/photo-g/remorqueur-184530.jpg

⁴³⁶ http://www.premar-manche.gouv.fr/media/media_edocs/teos_1_g.jpg

Le yacht

Le yacht est un navire de plaisance, à voile ou a moteur.



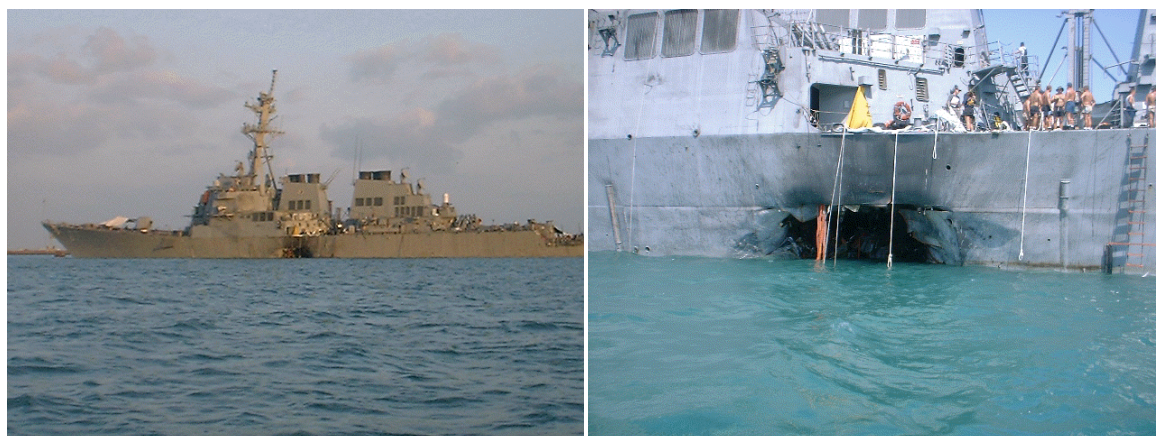
*Le Sunseeker Predator – Source : www.nauticnews.com*⁴³⁷

⁴³⁷ http://www.nauticnews.com/wp-content/uploads/Visuels_Articles/Sunseeker_Predator_62.jpg

Annexe 4: les attentats suicides

Les attaques suicides en mer sont rares. Peu de cas sont répertoriés et la plupart ont été le fait des Tigres de l'Eelam Tamoul (LTTE). Cependant, nous ne pouvons pas éliminer le risque que des attaques suicides en mer aient lieu à l'avenir. Notons que ceux-ci peuvent avoir des conséquences désastreuses s'ils touchent notamment des navires de gros tonnage dans les principaux détroits, ceux dans lesquels transite la majeure partie du commerce international.

Un des attentats suicide les plus récents ayant marqué les esprits est celui de l'USS Cole, un navire de guerre américain qui fut l'objet d'une attaque suicide au Yémen le 12 octobre 2000. Dans cette attaque, les assaillants utilisèrent une dinghie contenant environ 230 kilogrammes de C4⁴³⁸. Le bilan humain de cette attaque est important : 40 marins américains blessés, 17 autres morts. Au niveau matériel, les dégâts causés au navire ont nécessité plus de 14 mois de réparation et ont coûté environ 250 millions de dollars américains⁴³⁹.



Les dégâts de l'USS Cole après l'attentat suicide – Source : http://cargolaw.com/2000nightmare_cole.html

⁴³⁸ Le C4 est une matière explosive

⁴³⁹ RICHARDSON, Michael (2004), *A Time Bomb for Global Trade: maritime related terrorism in the age of weapons of mass destruction*, Institute of South East Asian Studies, p.18



L'USS Cole transporté après l'attentat suicide – Source : http://cargolaw.com/2000nightmare_cole.html

Le superpétrolier français, le Limburg, fut également la cible d'un attentat au Yémen en octobre 2002. Il en résultat des dégâts matériels importants.



Le Superpétrolier Limburg après l'attentat – Source : www.afcan.org ⁴⁴⁰

⁴⁴⁰ http://www.afcan.org/album_limburg/6_10_oct/page/image9.html



Le Superspétrolier Limburg après l'attentat – Source : www.afcan.org ⁴⁴¹

Plus récemment, en 2008, les Tigres tamouls ont été actifs en la matière. Nous citons ci-dessous une dépêche AFP ayant relaté un attentat suicide en mer réalisé par les Tigres tamouls durant cette année :

« Les rebelles tamouls ont perpétré tôt mercredi une double attaque suicide contre deux navires de commerce au large de la péninsule de Jaffna, dans le nord du Sri Lanka, a annoncé le ministère de la défense. Les Tigres de libération de l'Eelam tamoul (LTTE) ont pris pour cible les deux bâtiments à l'extérieur du port de Kankesanthurai, à la pointe de la péninsule, a indiqué le ministère dans un communiqué qui ne fait pas immédiatement état de victimes. »⁴⁴²

⁴⁴¹ http://www.afcan.org/album_limburg/6_10_oct/page/image15.html

⁴⁴² Sri Lanka: deux navires visés par une attaque suicide des Tigres (ministère), AFP, 22/10/2008