

## Les menaces et défis auxquels se heurte la chaîne logistique maritime

Vijay Sakhuja

La mondialisation influence fortement tous les pays de la planète, qu'il s'agisse d'États côtiers ou sans littoral, et facilite l'accès aux ressources, aux matières premières et aux marchés. Cette évolution a été en grande partie favorisée par le réseau moderne et en plein essor des échanges commerciaux maritimes. Aujourd'hui, les marchandises du commerce mondial sont pour 80 % d'entre elles transportées par des navires. Les États ont énormément investi dans les infrastructures maritimes, le transport par conteneurs, la chaîne d'approvisionnement en énergie, le contrôle informatique des cargaisons et l'accélération des transactions financières pour tirer parti de la mondialisation. En outre, la plupart des États ont relié l'arrière-pays au littoral par un réseau routier et ferroviaire complexe afin d'accélérer les mouvements de marchandises.

Dans le document *Review of Maritime Transport 2009*, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement constate qu'en 2008 le commerce maritime a progressé de 3,6 % pour atteindre environ 8,17 milliards de tonnes ; le tonnage mondial avait ainsi augmenté de 1,19 milliard de tonne de port en lourd (tpl) par rapport à l'année précédente ; quant au rythme d'activité des ports à l'échelon de la planète, il aurait progressé d'environ 4 % pour atteindre 506 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) en 2008<sup>1</sup>. Cette progression est intervenue malgré le ralentissement de l'économie mondiale – le PIB mondial n'a en effet progressé que de 1,8 % en 2008<sup>2</sup>.

Si la mondialisation a peut-être favorisé la croissance du commerce international, elle a aussi accentué les inégalités entre les régions, les sociétés et les peuples. Les inégalités dues à la mondialisation ont dans certains cas créé des conditions propices à la montée en puissance d'acteurs non étatiques violents disposant de moyens considérables pour contester ce nouvel ordre économique. Si l'on examine de près la portée de la mondialisation, on comprend que le commerce maritime est vulnérable ; il est en effet à la merci de la piraterie, du terrorisme, des trafics de drogue, d'armes ou d'êtres humains, du pillage en mer, d'activités frauduleuses, de la pêche illégale et de la pollution, autant de menaces susceptibles de perturber la chaîne logistique maritime et de faire peser un coût considérable sur l'économie mondiale.

Le monde actuel doit donc faire face à ce défi et protéger la chaîne logistique maritime contre tout risque éventuel. Les États ont utilisé d'importantes ressources politiques, diplomatiques et militaires pour garantir le bon déroulement des échanges commerciaux et opté pour des systèmes et stratégies complexes de sécurité afin de ne pas ralentir le commerce international et ne pas freiner la croissance économique. Des stratégies opérationnelles sont élaborées pour éviter que les échanges commerciaux ne soient perturbés et assurer la protection des voies de communication maritimes.

---

Vijay Sakhuja est Directeur (Recherche), Indian Council of World Affairs, New Delhi, et Visiting Senior Research Fellow, Institute of Southeast Asian Studies, Singapour.

Cet article étudie la menace que représentent la piraterie et le terrorisme pour la chaîne logistique maritime. Il recense dans un premier temps les zones géographiques dans lesquelles opèrent les pirates et les terroristes, autrement dit les zones côtières, et met en évidence les menaces et défis que représentent les acteurs non étatiques. Il expose ensuite les initiatives régionales et internationales de coopération visant à lutter contre la piraterie et le terrorisme. Enfin, cet article préconise une force mandatée par l'Organisation des Nations Unies (ONU) pour lutter contre la piraterie et le terrorisme.

## Des zones littorales disputées

Le littoral est la zone où la mer et la terre se rejoignent. Ces espaces contiennent une faune et une flore marines très riches et sont aussi des centres d'urbanisation importants : près de 60 % de la population mondiale vit à moins de 100 kilomètres d'une mer. Un grand nombre de villes de plus d'un million d'habitants sont situées dans des zones côtières. Du fait du commerce maritime, les littoraux sont des lieux d'intense activité économique axés sur des infrastructures maritimes complexes (ports, terminaux pétroliers et gaziers, réseaux routier et ferroviaire) et des liaisons entre le littoral et l'arrière-pays. Si ces infrastructures sont les tendons de la croissance économique et du développement global d'un État, le littoral est le muscle du développement et de la croissance économique, même s'il peut dans certains cas être au cœur d'un dysfonctionnement social dû à des inégalités économiques. En raison de la défaillance de l'autorité de l'État et de l'inefficacité du régime de sécurité sociale, certaines zones côtières sont propices aux activités illégales<sup>3</sup>. L'autorité de l'État faisant défaut, des acteurs subversifs et criminels prospèrent et viennent perturber la cohésion sociale. L'exercice de l'autorité sur les côtes est donc une tâche particulièrement délicate pour les organismes chargés d'assurer la sécurité civile.

À cause de cette défaillance de l'exercice de l'autorité, la faune et la flore marines sont très exposées : méthodes de pêche non viables, pêche illégale et déversement de produits chimiques. Ces activités peuvent créer des tensions entre les États et même inciter les populations locales à prendre les armes pour protéger leurs intérêts légitimes, comme en Somalie.

En fin de compte, si les littoraux représentent le muscle économique d'une région, ils sont souvent des zones de troubles sociaux. Les réseaux de la criminalité organisée et les groupes terroristes disposant de capacités transfrontalières peuvent exploiter ces zones pour leurs opérations ; c'est une menace particulièrement inquiétante pour les États.

## Une carte de la piraterie maritime

La piraterie maritime existe depuis des temps anciens et l'histoire de ce fléau est bien connue. Les Romains et les Grecs en Méditerranée et les dirigeants de Srivijaya en Asie du Sud-Est envoyaient des armées pour combattre les pirates et protéger le commerce. Les histoires plus récentes de pirates célèbres sont généralement celles diffusées sur grand écran : le public a

ainsi découvert Barbe noire, Long John Silver, Anne Bonny et Black Sam Bellamy. Il n'empêche que depuis une vingtaine d'années la menace de la piraterie a frappé les transports maritimes internationaux avec des prises d'otages ou des attaques atroces ; des membres d'équipage ont été traumatisés, abandonnés à la dérive ou même tués. La communauté maritime a toujours dit que la piraterie était une menace préoccupante et appelé les États à faire régner l'ordre sur les mers pour protéger les équipages et garantir la sécurité des échanges commerciaux.

Diverses raisons politiques, économiques, sociales et juridiques ainsi que la situation de la sécurité expliquent le regain d'activité des pirates : l'instabilité politique, qui est elle-même à l'origine de la défaillance de l'autorité de l'État sur les littoraux, le manque de volonté politique des États pour lutter contre la piraterie, les conditions socio-économiques déplorables qui contraignent les populations locales à commettre des actes de piraterie pour assurer leur survie, des moyens militaires inadaptés pour riposter et l'absence d'un système juridique efficace pour traduire les gens en justice alors qu'il existe des lois contre la piraterie (les pirates sont considérés depuis longtemps comme des ennemis de l'humanité, *hostis humani generis*, en droit international public et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 donne aux États des pouvoirs importants pour intenter des poursuites contre les pirates)<sup>4</sup>.

Les pirates mènent des opérations en Asie (mer de Chine méridionale, Asie du Sud-Est et Asie du Sud), dans le golfe persique, en Afrique (dans la corne de l'Afrique et sur la côte ouest), dans les Caraïbes et en Amérique latine. Dernièrement, les eaux de l'Asie du Sud-Est, en particulier le détroit de Malacca, et le golfe d'Aden en Afrique de l'Est se sont retrouvés au cœur de l'attention internationale car ils sont devenus des zones dangereuses très touchées par la piraterie maritime.

Le détroit de Malacca est un espace marin majeur qui relie l'océan Indien et l'océan Pacifique ; le trafic maritime qui passe dans cette zone est très dense. Plus de 60 000 navires transitent chaque année par le détroit ; ils transportent une grande variété de marchandises, y compris les ressources énergétiques indispensables pour répondre aux besoins des pays de l'Asie et du Pacifique. Selon le Bureau maritime international, un organisme mondial basé à Londres qui surveille la criminalité et les infractions en mer, seuls deux incidents par an sont à déplorer dans le détroit de Malacca pour 2008 et 2009 ; un chiffre qui a nettement reculé par rapport aux 38 attaques recensées en 2004<sup>5</sup>.

Cette évolution s'explique notamment par le fait qu'en 2004, les États riverains du détroit – l'Indonésie, la Malaisie et Singapour – firent l'objet d'intenses pressions internationales pour garantir la sécurité des navires de commerce. Les États-Unis annoncèrent qu'ils s'engageaient dans les activités de surveillance policière du détroit de Malacca dans le cadre de l'initiative régionale de sécurité maritime (RMSI)<sup>6</sup> ; ils entendaient ainsi déployer des Marines et des forces spéciales disposant de bateaux ultra-rapides pour lutter contre le terrorisme, la piraterie, le trafic d'armes et le trafic de drogue. Peu après, le Joint War Committee (JWC) de la Lloyd's Market Association et de l'International Underwriting Association of London déclara que le

détroit de Malacca ainsi que plusieurs autres zones maritimes en Asie de l'Ouest et en Afrique étaient exposés aux risques de guerre, d'attaques, de terrorisme et d'autres menaces connexes<sup>7</sup>. Il était à craindre qu'Al-Qaida fasse appel à des pirates pour lancer des attaques contre des navires marchands. L'annonce du JWC eut de graves conséquences sur le trafic marchand, les compagnies d'assurances exigeant des primes plus élevées pour les navires transitant par le détroit de Malacca. Les États riverains adoptèrent une série de mesures pour lutter contre la piraterie, avec notamment des patrouilles aériennes et maritimes chargées de missions de surveillance et de reconnaissance du détroit, le partage de renseignements et le renforcement de la sécurité<sup>8</sup>.

Tout comme le détroit de Malacca, le golfe d'Aden est un point de passage maritime important qui relie l'océan Indien et la mer Méditerranée par les points de passage stratégiques obligés que sont Bab-al-Mandab et le canal de Suez. Environ 20 000 navires transitent chaque année par le golfe. Selon le Bureau maritime international, les eaux autour de la Somalie et du golfe d'Aden sont les plus exposées aux pirates ; en 2006, seulement 20 incidents de piraterie furent signalés, mais ce nombre est passé à 111 en 2008. Le rapport annuel du Bureau maritime international avance les chiffres suivants pour 2009 : 196 attaques contre des navires, 46 détournements de bâtiments et 857 membres d'équipage pris en otage dans la région du golfe d'Aden et de la Somalie<sup>9</sup>.

Si la piraterie a progressé aussi rapidement dans le golfe d'Aden, en particulier au large de la Somalie et du Yémen, c'est à cause de la défaillance de l'État sur les côtes. Les navires de pêche étrangers ont tiré profit de cette situation : les eaux somaliennes sont exploitées comme zones de pêche illégale pour les flottes de pêche modernes de pays européens, de la Thaïlande, du Yémen et même de Chine et de Corée, et les pêcheurs locaux, qui utilisent des méthodes traditionnelles, sont privés de leur pêche<sup>10</sup>. Les eaux somaliennes sont même utilisées comme décharges pour des matières radioactives telles que l'uranium, le plomb, le mercure et pour des déchets industriels chimiques<sup>11</sup>. Les pêcheurs locaux sont furieux ; ils affirment que s'ils ont décidé d'opter pour la piraterie c'est surtout à cause de la pêche illégale qui touche leur région : cette communauté de pêcheurs a décidé de protéger par elle-même les 2 300 milles marins de littoral de leur pays ainsi que la zone économique exclusive qui s'étend sur 200 milles marins en mer<sup>12</sup>. Après s'en être pris à des pêcheurs illégaux, les groupes « Somali Marines » et « Ocean Salvation Corps », visent des cibles qui n'ont rien à voir avec la pêche comme des navires marchands. Même si le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie reconnaît le problème que pose la pêche illégale, il estime que cela « ne justifie pas que ces hommes se prennent pour des gardiens. Ils sont des criminels. La communauté internationale doit nous aider à prendre des mesures énergiques contre eux »<sup>13</sup>.

Un grand nombre de pêcheurs somaliens prennent une part active dans la piraterie ; maintenant, ils attaquent et détournent régulièrement des navires pouvant se trouver à 1 000 milles marins des côtes somaliennes et récoltent des rançons considérables<sup>14</sup>.

## Les terroristes qui agissent en mer ou à partir de la mer

Depuis plusieurs décennies, divers groupes terroristes sont apparus à travers le monde. La mer est un milieu complexe qu'il convient de connaître parfaitement pour y lancer des attaques, mais plusieurs groupes ont acquis d'excellentes connaissances pour mener des attaques en mer, sous l'eau et depuis peu à partir de la mer. Près de deux douzaines de groupes terroristes ont été recensés comme les auteurs d'actes terroristes en mer en Amérique latine, en Europe, au Moyen-Orient, en Asie du Sud et en Asie du Sud-Est<sup>15</sup>.

Les groupes terroristes ont suivi l'évolution des technologies modernes de navigation et mis au point des stratégies nouvelles pour attaquer les forces maritimes. Ils ont réussi à attaquer diverses cibles : des plateformes mal sécurisées comme des pétroliers ou des ferries, ainsi que des cibles très protégées comme des navires de guerre, des infrastructures portuaires et des terminaux pétroliers. Ils utilisent non seulement des armes mais aussi du matériel de loisirs (équipement de plongée, scaphandres, scooters des mers, bateaux rapides et sous-marins de tourisme) ainsi que des appareils et des explosifs disponibles dans le commerce. Il est très facile de se procurer ces articles sans éveiller le moindre soupçon et de les déployer en mer ou sous l'eau. Certains redoutent le scénario catastrophe de terroristes parvenant à embarquer sur un navire un dispositif radiologique ou nucléaire peu élaboré ou à le transporter au moyen de conteneur pour le faire exploser dans un port. Le caractère non conventionnel des outils et les tactiques novatrices utilisées par les groupes terroristes ont déjà pris de court les forces de sécurité.

Les Tigres de libération de l'Eelam tamoul (LTTE) à Sri Lanka, Al-Qaida au Pakistan et en Afghanistan (avec des liens très étroits avec d'autres groupes en Asie), la Jemaah Islamiyah en Asie du Sud-Est, le Front de libération islamique moro et le Groupe Abu Sayyaf aux Philippines ainsi que le Hezbollah, le Hamas et d'autres groupuscules au Moyen-Orient ont déjà tous donné la preuve de leur capacité à attaquer des cibles en mer ou en agissant depuis la mer. De nouveaux groupes investissent les océans et se déploient sur les littoraux pour attaquer des cibles sur le rivage : Lashkar e Toiba, un groupe basé au Pakistan, s'est doté de moyens pour attaquer en mer et les a utilisés pour lancer des attaques à Mumbai en novembre 2008.

Jusqu'à très récemment, les LTTE (détruits par l'armée sri-lankaise en 2009) étaient le seul groupe terroriste doté de capacités leur permettant d'être considérés comme une petite puissance maritime non étatique. Ils contrôlaient les ports et disposaient d'une flotte de haute mer, d'un réseau mondial de commerce pour financer leur économie, d'une flotte de pêche, de chantiers navals et de forces navales. Cette flotte, également connue sous le nom de Sea Tigers, lançait des attaques en meute contre la marine sri-lankaise avec des bateaux ultra-rapides. Ses capacités sous-marines reposaient sur des plongeurs qualifiés utilisés comme saboteurs pour mener des attaques contre des navires ; des mines marines improvisées semblables à des mines magnétiques ; des « torpilles humaines » semi-submersibles et des

plateformes submersibles comme, par exemple, des mini sous-marins. Grâce aux moyens dont ils disposaient, les LTTE contrôlaient les eaux au large de Jaffna au nord-est de Sri Lanka.

En mer, Al-Qaida est plus connu pour les attaques impressionnantes qu'il a lancées contre le USS *Cole*, en 2000, et contre le pétrolier MV *Limburg* battant pavillon français, en 2002. Des agents d'Al-Qaida s'étaient lancés contre ces bâtiments avec des bateaux ultra-rapides chargés d'explosifs. Après l'attaque contre le USS *Cole*, les marines du monde entier durent s'intéresser à l'évolution constante des instruments et tactiques employés par les groupes terroristes. Au fil des années, les agents d'Al-Qaida ont acquis des connaissances pointues des opérations de guerre navale, comme le confirme la découverte de documents très détaillés qu'avaient en leur possession des agents d'Al-Qaida. Ces documents donnent des indications sur l'utilisation des mines magnétiques : ils précisent comment les accrocher à la coque d'un navire, où les placer selon le type de navire pour un résultat optimum et la quantité d'explosifs nécessaire<sup>16</sup>. L'intérêt d'Al-Qaida pour des capacités sous-marines transparait dans l'interrogatoire de Abd al-Rahim al-Nashiri, surnommé « le Prince de la mer », un cerveau présumé d'Al-Qaida<sup>17</sup>. En 2003, les autorités de Singapour arrêterent 15 militants islamiques soupçonnés d'entretenir des liens avec Al-Qaida : des plans minutieux avaient été élaborés pour attaquer des navires militaires américains dans la base navale de Changi<sup>18</sup>.

Le Groupe Abu Sayyaf, établi sur l'île de Basilan, mène des opérations de banditisme et de piraterie dans les eaux philippines. Il dispose d'une flotte de bateaux furtifs ultrarapides équipés de mitrailleuses. Ce groupe est responsable de l'attaque du Superferry 14 perpétrée en 2004, qui fit plus d'une centaine de victimes.

Jusqu'en 2008, Lashkar e Toiba avait toujours mené des opérations sur terre. Des groupes dotés de moyens maritimes ont vraisemblablement incité Lashkar e Toiba à passer à l'action en mer. En novembre 2008, des agents de Lashkar e Toiba ont quitté Karachi à bord d'un navire inconnu, détourné un navire de pêche indien et tué plusieurs membres d'équipage<sup>19</sup>. Juste avant d'atteindre les côtes indiennes, ils utilisèrent des embarcations gonflables et débarquèrent sur une zone non contrôlée dans le sud de Mumbai. Les terroristes restèrent en contact permanent avec leurs dirigeants au Pakistan en utilisant des téléphones satellitaires. Ils savaient utiliser le système mondial de localisation (GPS) pour la navigation, connaissaient bien les différents points de débarquement dans le sud de Mumbai – repérés grâce à des cartes numériques librement accessibles – et maîtrisaient le fonctionnement des engins gonflables ultrarapides. Ils avaient prévu de prendre des otages pour les utiliser comme boucliers humains pour fuir par la mer.

En territoire palestinien, des acteurs non étatiques armés mènent depuis longtemps des opérations en mer. En 1985, des guérillas palestiniennes détournèrent un navire de croisière italien, le *Achille Lauro*, et exigèrent la libération d'un groupe de Palestiniens incarcérés dans des prisons israéliennes. Un citoyen américain fut tué à bord. Ce fut suite à l'épisode du *Achille Lauro* que la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation

maritime de 1988 fut élaborée. Plus récemment, en novembre 2002, des terroristes du Jihad islamique palestinien firent exploser un bateau piégé près des côtes de Gaza et réussirent à endommager un bateau patrouilleur israélien. Deux mois plus tard, des agents palestiniens tentèrent de faire exploser un navire de la marine israélienne avec un petit bateau piégé. En 2006, le Hezbollah réussit à frapper un navire de la marine israélienne, INS *Hanit*, avec un missile surface-surface C-802<sup>20</sup>. Le navire fut partiellement endommagé ; le plus inquiétant est peut-être le fait de savoir que des acteurs non étatiques peuvent se fournir du matériel militaire perfectionné. Les services de renseignement israéliens affirment que le Hamas cherche à se procurer auprès de l'Iran des missiles de croisière C-802<sup>21</sup>.

Certains groupes armés non étatiques disposent même de navires marchands. Par exemple, les Tigres de libération de l'Eelam tamoul (LTTE) disposaient d'une flotte d'une douzaine de navires immatriculés au Honduras, au Panama ou au Libéria pour mener des activités commerciales licites mais aussi pour transporter du matériel militaire comme des armes et des munitions. Ces marchandises étaient pour la plupart transférées en haute mer sur des bateaux plus petits qui les emmenaient ensuite vers des zones de débarquement contrôlées par les LTTE. Les bateaux plus petits servaient aussi à transporter des marchandises comme des céréales alimentaires, des matériaux de construction et d'autres produits utilisés au quotidien. Certains pensent que Al-Qaida disposerait d'une flotte de navires marchands, mais rien ne permet encore d'étayer cette affirmation.

## Les réactions et les ripostes

Les États ont de tout temps déployé leurs armées pour protéger leurs territoires d'outre-mer et les échanges commerciaux ; ils ont même créé des coalitions internationales dans ce but. Depuis quelques années, des nations ont conclu des accords multilatéraux pour combattre en mer les groupes armés non étatiques dont certains ont des motivations politiques. Comme il est difficile pour un État de se défendre seul face à des menaces multiples, la coopération et les partenariats au niveau mondial sont importants. Les États reconnaissent pour la plupart que de tels partenariats facilitent un déploiement rapide et efficace des forces. S'ils entendent l'emporter, les partenaires doivent néanmoins pouvoir assurer une interopérabilité suffisante au niveau politique et stratégique afin d'ordonner à des forces navales de prendre part à des opérations maritimes communes.

La « guerre contre le terrorisme » a nécessité la coopération de multiples réseaux diplomatiques, économiques, militaires, des forces de maintien de l'ordre, des services de renseignement et des réseaux de la société civile. Cette mobilisation a démontré qu'il est essentiel d'avoir des valeurs et des intérêts communs et d'opter pour une stratégie concertée pour lutter contre les dangers qui pèsent sur la sécurité de chacun. Il est, en outre, ressorti que même un pays aussi puissant que les États-Unis a besoin d'être appuyé au niveau international pour obtenir des renseignements, effectuer des opérations de surveillance, repérer les terroristes et atteindre ses ennemis.

À l'heure actuelle, des navires de guerre de plus d'une vingtaine de pays d'Asie, d'Europe, du Moyen-Orient, mais aussi de la Fédération de Russie et des États-Unis sont déployés dans le golfe d'Aden, soit au sein d'équipes spéciales ou de manière indépendante pour combattre pirates et terroristes. Les États ont conclu un certain nombre d'accords maritimes qui reposent sur des opérations interarmées, des exercices multilatéraux, le partage d'informations, la formation et le renforcement des capacités. Les problèmes de sécurité maritime font l'objet de discussions au sein d'instances multilatérales comme la Coopération économique Asie-Pacifique, le Forum régional de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), le Conseil pour la sécurité et la coopération dans la région de l'Asie et du Pacifique, le Sommet de l'Asie orientale, l'Indian Ocean Naval Symposium, le Shangri-La Dialogue et le Western Pacific Naval Symposium.

Les États riverains du détroit de Malacca ont adopté une série de mesures destinées à lutter contre la piraterie : des patrouilles maritimes communes (MALSINDO), des patrouilles aériennes (l'initiative dite « Eyes in the Sky », avec la participation de la Thaïlande), des mécanismes de partage de données du renseignement et des discussions intergouvernementales sur la sécurité maritime. Tout le monde reconnaît que ces initiatives ont joué un rôle décisif dans le recul de la piraterie dans le détroit de Malacca. En outre, l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie est le premier accord intergouvernemental asiatique destiné à renforcer la sécurité des eaux régionales ; il concerne les membres de l'ASEAN ainsi que le Bangladesh, la Chine, l'Inde, le Japon, la République de Corée et Sri Lanka<sup>22</sup>.

Si la lutte contre la piraterie dans le détroit de Malacca a été couronnée de succès, la situation dans le golfe d'Aden reste inquiétante. Suite à la multiplication soudaine des attaques, le Conseil de sécurité de l'ONU a adopté en 2008 quatre résolutions demandant aux États de fournir une assistance à la Somalie pour lutter contre la piraterie dans le golfe d'Aden et déployer des forces navales<sup>23</sup>. Aujourd'hui, la force CTF-151 (une force multinationale regroupant plus d'une trentaine de navires de différents pays dont les États-Unis), la force navale placée sous la direction de l'Union européenne en Somalie (EUNAVFOR) et un certain nombre de navires et d'avions de pays asiatiques (Chine, Inde, Japon, Malaisie, République de Corée, Singapour) mais aussi d'Arabie saoudite, d'Australie, de Fédération de Russie et d'Iran sont déployés dans la région du golfe d'Aden, de la côte somalienne et de l'océan indien pour mener des opérations destinées à lutter contre la piraterie et pour escorter les navires du Programme alimentaire mondial (PAM) qui livrent l'aide humanitaire au peuple somalien. Ces flottes agissent seules ou dans le cadre d'accords maritimes multilatéraux et se réunissent une fois par mois dans le Royaume de Bahreïn dans le cadre du groupe SHADE (Shared Awareness and Deconfliction).

Pour ce qui est du terrorisme, plusieurs résolutions du Conseil de sécurité exhortent les États à coopérer pour lutter contre le terrorisme ; c'est le cas par exemple de la résolution 1540 de 2004. Ajoutons qu'à la suite des attaques perpétrées en septembre 2001 aux États-Unis, plusieurs initiatives de l'Organisation maritime internationale (OMI) furent adoptées pour

améliorer la sécurité et la sûreté des échanges maritimes, c'était le cas notamment du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS). Deux autres initiatives, lancées initialement aux États-Unis, sont également encouragées ailleurs dans le monde ; il s'agit de l'Initiative sur la sécurité des conteneurs et d'un partenariat contre le terrorisme (Customs-Trade Partnership against Terrorism ou C-TPAT). Le principal objectif de ces initiatives est de réduire les risques d'activités terroristes en mer ou passant par la mer. Certains programmes ont rencontré moins de succès : l'Initiative de sécurité contre la prolifération destinée à intercepter les transports illégaux d'armes de destruction massive et leurs éléments connexes ainsi que le projet « 1,000 Ship Navy », qui vise à mettre en place un partenariat mondial entre les forces maritimes, y compris des navires marchands, n'ont pas reçu le soutien de certains États qui jugent ces projets intrusifs et pensent qu'ils bafouent leurs législations nationales et qu'ils visent à défendre uniquement les intérêts de certains pays.

### L'idée de navires sous mandat de l'ONU

Les initiatives internationales destinées à lutter contre la piraterie et le terrorisme ont prouvé que les États sont déterminés et qu'ils entendent définir une stratégie de fond ambitieuse pour favoriser l'instauration d'une confiance mutuelle. Elles sont particulièrement importantes pour les pays qui ne disposent pas des moyens nécessaires pour déployer leurs flottes dans les eaux lointaines et nécessitent une assistance pour protéger leurs intérêts maritimes. L'on ne sait toutefois pas combien de temps les États pourront répondre à l'appel lancé par l'ONU de combattre le terrorisme, vaincre les pirates et assurer des voies de passage sûres pour les navires internationaux. Il ne faut pas oublier que ces déploiements prolongés ont des impératifs financiers et opérationnels qui influencent fortement les décisions des responsables nationaux.

Efthimios Mitropoulos, Secrétaire général de l'OMI, voudrait que les gouvernements mobilisent dans la région de la Somalie les navires de guerre, les avions militaires et les moyens de surveillance nécessaires et que leur commandement et leur contrôle soient coordonnés dans le cadre d'un mandat de l'ONU<sup>24</sup>. Mitropoulos a même suggéré l'idée d'une force maritime mandatée par les Nations Unies inspirée des forces déployées par l'Organisation lors des crises à terre.

Les remarques et propositions de Mitropoulos concernant une force en mer destinée à lutter contre la piraterie et le terrorisme dans le cadre d'un mandat de l'ONU sont intéressantes. Une force intervenant sous l'égide des Nations Unies serait préférable à une action de la communauté internationale car elle offrirait des garanties aux pays plus petits ne disposant pas d'une flotte suffisante pour patrouiller leurs eaux ou escorter leurs navires dans les zones exposées aux actes de piraterie. Il n'en reste pas moins qu'une telle initiative pourra difficilement s'inscrire dans le cadre habituel des opérations de l'ONU : certains pourraient estimer qu'un tel mandat pour une force navale correspondrait plus à une initiative militaire offensive qu'à une opération de maintien de la paix. D'aucuns diront que des gardes-côtes et

des unités de police maritime conviendraient mieux pour une force maritime de l'ONU. Les unités engagées devraient faire l'objet d'une sélection rigoureuse. Une formation conjointe sous l'égide de l'ONU pourrait se révéler utile pour défendre l'idée d'un mandat international pour des opérations destinées à lutter contre le terrorisme et la piraterie.

## Observations finales

Les pirates et les terroristes apparaissent sur les côtes et prospèrent lorsque l'instabilité politique domine et que l'État n'est pas en mesure d'exercer son autorité ; ce sont des conditions idéales pour les acteurs non étatiques qui en profitent pour mener des activités illégales sans vraiment craindre d'être sanctionnés. La sécurité des côtes est un aspect crucial de la sécurité nationale ; elle représente plusieurs difficultés pour les États qui ont tendance à se concentrer sur les terres.

Tandis que la communauté internationale organise des coalitions et des partenariats et élabore des stratégies pour combattre le terrorisme et la piraterie, il faut mobiliser les ressources politiques, diplomatiques et économiques nécessaires pour renforcer les capacités des États qui rencontrent des difficultés sur leurs côtes et ont besoin d'instruments pour favoriser l'exercice de l'autorité. La stabilité politique et un gouvernement fort en Somalie pourraient soutenir les efforts internationaux menés pour combattre les pirates dans le golfe d'Aden. Si l'État parvient à exercer plus fortement et plus efficacement son autorité, les instruments juridiques indispensables pour traduire en justice les acteurs non étatiques pourront être adoptés.

Dans ce contexte d'interdépendance croissante, les pays abordent avec anxiété et incertitude le <sup>xxi</sup> siècle à cause de la progression des acteurs non étatiques violents qui représentent des menaces graves pour les activités maritimes en ayant recours à la violence et en étudiant de nouveaux instruments et diverses tactiques pour menacer les forces maritimes. Les forces navales et les organismes de sécurité maritime se doivent de réagir face à des ennemis opérationnellement vifs qui élaborent sans cesse de nouvelles tactiques et stratégies pour étendre leurs capacités meurtrières et la portée de leurs actions.

## Notes

1. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, 2009, *Review of Maritime Transport 2009*, Genève et New York, Nations Unies, p. xiv et xv. EVP signifie « équivalent vingt pieds » et sert à exprimer une capacité. Cette mesure est utilisée pour le transport par conteneurs.
2. Alors qu'elle avait progressé de 3,8 % en 2007 (Fonds monétaire international, 2009, *World Economic Outlook: Sustaining the Recovery*, Washington, octobre, tableau 1.1, p. 2).
3. Pour une analyse de la notion de « chaos des littoraux », voir Edward Hanlon Jr, 2000, « Taking the Long View: Littoral Warfare Challenges », in Richard H. Shultz Jr et Robert L. Pfaltzgraff Jr (sous la direction de), *The Role of Naval Forces in 21st Century Operations*, Dulles (Virginie), Brassey's, p. 156 et 157). Voir aussi W. Lawrence S. Prabhakar, 2006, *Securing India's Littorals in the Twenty-first Century: Issues and Challenges*, Society for the Study of Peace and Conflict Issue Brief, n° 1, août.

4. Voir l'article 105 « Saisie d'un navire ou d'un aéronef pirate », Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982.
5. Chambre de commerce internationale, Bureau maritime international, 2010, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 1 January–31 December 2009*, Tableau 1, p. 5 ; Chambre de commerce internationale, Bureau maritime international, 2009, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2008*, Tableau 1, p. 5.
6. Pour plus d'informations sur l'initiative RMSI, voir Joshua Ho, 2004, *Operationalising the Regional Maritime Security Initiative*, IDSS Commentary 18/2004, S. Rajaratnam School of International Studies.
7. Lloyd's Market Association et International Underwriting Association of London, Joint War Committee, *Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils: Listed Areas*, 20 juin 2005.
8. Organisation maritime internationale, *States Make Progress in Co-operation to Enhance Safety of Navigation, Security, and Environmental Protection in Straits of Malacca and Singapore*, Briefing 32, 22 septembre 2006.
9. Chambre de commerce internationale, Bureau maritime international, 2010, op. cit., p. 5, 8 et 13.
10. Paul Salopek, « Somali Piracy 'Like a Resource Swap' », *Chicago Tribune*, 15 octobre 2008 ; Clive Schofield, 2009, *The Other 'Pirates' of the Horn of Africa*, RSIS Commentary 2/2009, S. Rajaratnam School of International Studies.
11. Programme des Nations Unies pour l'environnement, 2005, *After the Tsunami: Rapid Environmental Assessment*, chapitre 8 « Somalia ».
12. Jeffrey Gettleman, « Pirates Holding Ukrainian Ship Say They Only Want Money », *New York Times*, 30 septembre 2008.
13. Diplomate somalien cité in Jeffrey Gettleman, op. cit.
14. « Anti-pirate Attack Guidelines Being Ignored, UN Says », *BBC News*, 29 janvier 2010.
15. Rohan Gunaratna, 2001, « The Asymmetric Threat from Maritime Terrorism », *Jane's Navy International*, vol. 106, n° 8, octobre, p. 26.
16. Stefano Ambrogi, « Iraq War Could Spur Al Qaeda Sea Attacks in Gulf », *Reuters*, 21 février 2003.
17. Arabinda Acharya, 2008, « Terrorist Groups with Maritime Terrorist Capabilities », in V.R. Raghavan et W. Lawrence Prabhakar (sous la direction de), *Maritime Security in the Indian Ocean Region*, New Delhi, Tata McGraw-Hill.
18. Ministère de l'intérieur, Singapour, *White Paper: The Jemaah Islamiyah Arrests and the Threat of Terrorism*, 7 janvier 2003.
19. *Mumbai Terror Attacks (Nov. 26–29, 2008)*, disponible à l'adresse <[www.hindu.com/nic/dossier.htm](http://www.hindu.com/nic/dossier.htm)>.
20. Alon Ben-David, « Hizbullah Hits Israel's INS Hanit with Anti-ship Missile », *Jane's*, 18 juillet 2006.
21. « Israeli Intel: Hamas to Receive Chinese Cruise Missiles from Iran », *World Tribune*, 27 janvier 2009.
22. Pour plus d'informations sur l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, consulter le site <[www.recaap.org](http://www.recaap.org)>.
23. Résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU 1814 (2008) du 15 mai 2008, 1816 (2008) du 2 juin 2008, 1838 (2008) du 7 octobre 2008 et 1846 (2008) du 2 décembre 2008.
24. Cité in Robert Wright, « Plea for UN Force to Fight Aden Piracy », *Financial Times*, 2 novembre 2008.

