

# RAPPORT D'ÉTUDE CEMM – 2016 – n° 5

Nouveau sujet 2016

## LES CONSÉQUENCES DE LA PIRATERIE POUR L'ÉCONOMIE MARITIME

### *Résumé*

La piraterie touche directement le commerce maritime. Deux zones sont particulièrement concernées aujourd'hui : la route maritime est-ouest (océan Indien, Asie du sud-est, mer de Chine) et l'Afrique de l'ouest. Dans ces zones, les navires sont ciblés en fonction de leurs caractéristiques plus que de leur pavillon.

Les armateurs, poussés par leurs assureurs et en application de « bonnes pratiques » préconisées par l'OMI, prennent des mesures techniques : blindage des coques, lances à eau ; forment leurs équipages pour dissuader les pirates d'intervenir et embarquent des équipes de sécurité.

Pour autant, ces mesures ne sont pas suffisantes et la coopération des Etats est indispensable, c'est le cas actuellement dans le golfe de Guinée où des efforts doivent être poursuivis pour que chaque Etat participe à la lutte. Ces mesures sont indispensables pour alléger les coûts de la piraterie que l'armement mondial ressent d'autant plus douloureusement que les marchés ne permettent pas la répercussion des « surcharges ».

\* \*

La piraterie est un des sujets qui, dans le monde maritime, a le plus suscité d'études et de réflexion depuis ces dernières années. Pourtant elle régresse globalement d'année en année depuis cinq ans, d'après les statistiques (2014/2015) de l'IMB (International Maritime Bureau).

Pourquoi cet engouement ? Parce que la piraterie, qui est un acte de violence ayant pour objet le navire, l'équipage ou la cargaison [1], s'inscrit dans une recomposition des échanges mondiaux et la maritimisation de l'économie. Elle touche directement le commerce maritime et le caractère stratégique qu'il revêt aujourd'hui.

La piraterie a toujours existé depuis que l'homme fréquente les mers du globe, elle se déplace en fonction de l'évolution des intérêts convoités. Deux grandes zones à risques peuvent actuellement être identifiées : la route maritime est/ouest (océan Indien, Asie du sud-est, mer de Chine) et un axe concernant l'Afrique de l'ouest où la piraterie est souvent associée à des opérations de brigandage aggravées par les aléas de la situation politique dans certains pays en particulier au Nigéria (impossibilité d'avoir des équipes de protection à bord et obligation de recourir à des gardes nationaux nigériens). Quelle que soit la zone, certains navires sont des cibles privilégiées, en raison de leurs caractéristiques nautiques (franc-bord bas, vitesse réduite, manœuvrabilité limitée). Les navires emblématiques du commerce mondial, porte-conteneurs ou gros pétroliers, ne sont pas les plus vulnérables, car ces navires sont difficiles à atteindre en raison de leur taille et de leur hauteur au-dessus de la mer ; de plus ils ont à bord toutes les équipes de défense voulues.

Les attaques sont donc ciblées en fonction des caractéristiques du navire ; aucun lien n'a été établi entre le pavillon du navire et l'importance des attaques, qu'il s'agisse du pavillon d'origine ou des flottes contrôlées. La statistique des attaques correspond à celle de la flotte mondiale [2] : plus la flotte est importante, plus les attaques recensées sont nombreuses.

En réalité, c'est l'équipage qui est souvent visé en raison de sa valeur d'échange, l'enlèvement offre une manne financière directe qui, certes, dépend de la nationalité des marins, mais correspond toujours à une rançon substantielle qui est un des piliers de l'économie de la piraterie. C'est aussi un élément important du coût qu'elle représente pour les armateurs. Au total entre 3 500 et 5 000 marins ont été enlevés depuis le début de notre siècle, pour des rançons dont nous ne connaissons pas le montant, les armateurs et leurs assureurs se refusant à les communiquer pour des raisons faciles à comprendre. La cargaison est également une cible, particulièrement pour les pirates qui sévissent dans

la corne de l'Afrique, surtout les cargaisons des petits pétroliers (*feeders*) acheminés vers les marchés clandestins au Nigéria.

L'analyse de ces risques conduit les armateurs à mettre en place des mesures de prévention et de protection qui ont un coût qui a été facilement supporté et répercuté sur le prix des marchandises aussi longtemps que les marchés mondiaux ont permis d'éponger les surcoûts.

La piraterie a été ainsi, jusqu'en 2008, un facteur dérangeant mais pas un facteur limitant pour le commerce maritime. Depuis le développement des « bonnes pratiques » [3] : condamnation des accès à bord, augmentation de la vitesse (surcoût de consommation de carburant), renforcement du blindage des coques, installations de défense passive (installation de systèmes de répulsion à eau) et formation des équipages, les mesures prises représentent un coût significatif.

Ce coût est évalué par les armateurs à 6 milliards d'euros pour le seul trafic de l'océan Indien et du golfe d'Aden. Il est difficile de connaître la part exacte de l'armement français dans cet ensemble, d'autant que le montant des primes d'assurance n'est jamais connu de façon précise. Or il est certain que la répercussion sur les chargeurs, c'est-à-dire la marchandise, est de plus en plus difficile mais il est non moins certain que si l'armateur français ne répondait pas à l'exigence de protection des cargaisons telle qu'elle ressort maintenant des contrats, il perdrait ses parts de marchés. D'où l'obligation pour les armateurs d'assumer les surcoûts.

La nécessité d'être prêt, à tous moments, à répondre aux attaques, en particulier en Afrique de l'ouest où le comportement des pirates est moins structuré et prévisible que dans l'océan Indien, a conduit les armateurs à conclure des contrats avec des sociétés privées de protection dont on estime le coût global à 20 milliards de dollars, soit un montant proche du montant des rançons payées, tel que nous pouvons l'estimer.

Cet embarquement de gardes privés ou de forces publiques à bord participe de l'action de prévention, sur laquelle les assureurs insistent de plus en plus sans qu'il soit possible d'évaluer, armateur par armateur, le montant précis des charges d'assurance liées à la piraterie.

Quoiqu'il en soit, les coûts pour les armateurs, en particulier en matière d'assurance, pour lesquelles les variations peuvent être très rapides et donc difficiles à répercuter même sous forme de « surcharges » sont incontestables, ils varient en fonction des assureurs qui tiennent beaucoup à la coopération entre les acteurs civils et militaires et adoptent leurs primes en fonction de chaque situation.

La présence de forces militaires dans les zones où la piraterie existe a ainsi un effet dissuasif incontestable.

Les armateurs français ont dans ce contexte largement bénéficié du contrôle naval volontaire qui a facilité un échange d'informations permettant de cibler les zones de danger. Par ailleurs, l'embarquement d'équipes de protection dès 2008 a permis aux compagnies maritimes de limiter les primes accordées aux équipages et de mieux négocier avec leurs assureurs en vue d'une réduction des surcoûts qui, pour autant, ne fait pas l'objet d'une publicité.

Mais ces progrès ne représentent pas un succès définitif car, actuellement, dans le golfe de Guinée, une coopération efficace entre les différents États susceptibles d'intervenir dans la zone, est difficile à organiser malgré les accords conclus à Yaoundé. Les armateurs doivent donc s'en remettre aux moyens de protection (équipes privées embarquées) propres à chaque navire.

Une telle situation, on le sait, entraîne une augmentation des primes d'assurance et des primes de risques de toute nature, dans une proportion qui varie navire par navire mais qu'il est impossible de connaître avec précision, même si on sait que les pétroliers dans la zone sont particulièrement touchés. Le golfe de Guinée est ainsi l'exemple d'une zone où les moyens d'intervention nationaux devraient être coordonnés afin d'organiser une protection performante et une bonne rapidité d'intervention pour répondre à l'objectif de prévention exigé des assureurs et ainsi alléger les coûts des armateurs. Le rôle de la France, par sa présence sur la zone et surtout son action diplomatique, est essentiel pour encourager cette coopération régionale.

La piraterie a donc un coût global pour le transport maritime qu'il est difficile d'évaluer armateur par armateur en raison du caractère occulte des rançons et du fait que les primes d'assurance sont fixées en tenant compte de facteurs multiples et non pas appréciées en fonction d'un risque pris isolément. En termes purement financiers, les coûts de la piraterie, évalués pour une entreprise maritime déterminée, varient selon sa situation sur le marché et les facultés de répercussion de ses charges sur la marchandise. En effet le coût de la piraterie est un coût partagé entre tous les acteurs du transport maritime et du commerce international, à travers le niveau des frets. La lutte contre la piraterie a ainsi un impact sur le coût de la sécurité du transport maritime. Tous les succès remportés sur ce terrain viennent donc améliorer la situation des armateurs, déjà fort pénalisés par les marchés.

Quoiqu'il en soit, il est difficile d'apprécier le coût de la piraterie sauf à l'envisager globalement et forfaitairement en soulignant que les pirates ne sont pas les seuls à tirer bénéfice de l'opération mais que les chantiers navals, les assureurs, les sociétés privées de défense sont tous des acteurs d'une économie de la piraterie.

---

[1] la définition juridique de la piraterie est donnée par :

- l'article 101 de la CMB (avec un caractère restrictif),
- la résolution A1025(26) de l'assemblée générale de l'OMI dite « Code de bonnes pratiques » (plus exhaustive).

[2] données d'ISEMAR.

[3] résolution OMI 1025A (26).