



REGARD STATISTIQUE SUR LA PIRATERIE MARITIME CONTEMPORAINE

L'économie mondiale est étroitement liée à la maîtrise du milieu marin et sous-marin, la majeure partie du commerce mondial transite par la mer, il s'agit d'un enjeu stratégique. La piraterie maritime met en exergue l'importance de disposer en permanence de routes maritimes sûres, elle est l'exemple parfait de la menace asymétrique. Le MICA Center, centre français d'analyse et d'évaluation de la situation sécuritaire maritime mondiale, révélait qu'en 2019, en moyenne un navire par jour était victime d'un acte de piraterie ou de brigandage dans le monde. La France a toujours joué un rôle de premier plan au niveau mondial dans la lutte contre la piraterie. De nombreuses sources statistiques existent dans le domaine qui autorisent des analyses prédictives en matière de prévention des risques. Il demeure néanmoins que leur qualité et leur exhaustivité reste questionnée.

ÉCONOMIE DU TRANSPORT MARITIME

En 2020, 70,5 % des importations en tonnes extra-UE et 73,5 % des exportations en tonnes extra-UE de l'UE-28 ont emprunté la voie maritime (source Eurostat). Ces proportions accusent un recul respectivement de -4,9 points pour les importations et de -6,7 points pour les exportations par rapport à 2019. Alors que les importations par mer de l'UE-28 ont atteint 1,1 Mds tonnes en 2020, le transport de produits pétroliers en a représenté près de la moitié (49 %). La mondialisation s'est ainsi en grande partie confondue avec la maritimisation du monde.

La CNUCED affiche un recul de -4,1 % du volume du commerce maritime international en 2020, de même amplitude que la chute du PIB mondial par habitant, et ce dans un contexte de désorganisation des chaînes d'approvisionnement, de contraction de la demande et d'incertitudes liées à l'évolution de la pandémie. Ces faits interviennent après une année 2019, caractérisée par une activité déprimée et un essoufflement du commerce maritime international (Figure 1).

Au 1^{er} janvier 2020, la flotte marchande mondiale totale s'élevait à 98 140 navires de plus de 1 000 tpl⁽¹⁾, représentant une capacité de 2,01 Mds de tpl. Les trois principales économies propriétaires de navires étaient la Grèce, le Japon et la Chine, représentant plus de 40,3 % du tonnage mondial et 30 % de la valeur marchande. La France occupe elle le 27^{ème} rang mondial avec 439 navires, dont 76 % sous pavillon étranger, pour une capacité de 13,3 Mos de tpl (source CNUCED).

La France possède le 2^{ème} domaine maritime international, environ 11 millions de km² avec près de 18 500 km de côtes en métropole et surtout en outre-mer, derrière les États-Unis d'Amérique et loin devant d'autres pays : Australie, Russie, Royaume-Uni et Irlande du Nord). Elle est présente sur l'ensemble des mers et océans du globe, à l'exception de l'Arctique.

L'Observatoire Économique de la Défense diffuse EcoDef par messagerie électronique (format pdf).

Si vous êtes intéressé(e) par cette formule, veuillez adresser un courriel à :

daf.oed.fct@intra.def.gouv.fr

Découvrez toutes les publications du secrétariat général pour l'administration sur :

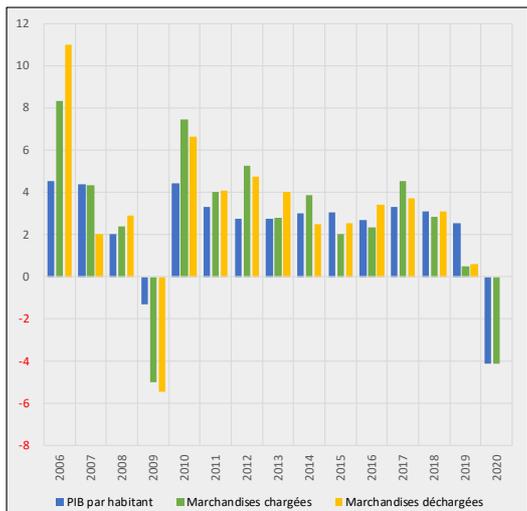
Internet :
www.defense.gouv.fr/sga

Intranet :
www.sga.defense.gouv.fr

(1) Tonnes de port en lourd (en anglais, *deadweight tonnage* ou DWT) représente le chargement maximal qu'un navire peut emporter ; il est égal au déplacement en charge (poids total du navire chargé au maximum - tirant d'eau milieu aux marques de franc-bord) moins son déplacement léger (poids total navire léger c'est-à-dire sans cargaison ni approvisionnements).

Figure 1 : Commerce maritime mondial de marchandises et croissance économique

Taux de croissance annuel %



Source : Review of Maritime Transport 2020, Unctad.

Selon l'indice de connectivité⁽²⁾ des transports maritimes réguliers élaboré par la CNUCED, en 2020, 6 des 10 économies les plus connectées sont en Asie (Chine, Singapour, République de Corée, Malaisie, Hong Kong, Japon), 3 sont en Europe (Espagne, Pays-Bas et Royaume-Uni), et 1 en Amérique du Nord (États-Unis). Le pays le plus connecté, la Chine, a amélioré son indice de connectivité de 51,9 % depuis la référence 2006, alors que l'indice moyen mondial de connectivité a augmenté de 50 % sur la même période. La France se classe au 17^{ème} rang mondial avec un indice en progression de 33,5 % (Figure 2).

Figure 2 : Indice de connectivité des transports maritimes réguliers, principaux pays

Valeur de l'indice (Réf. 2006), rang mondial

Pays	T4-2006	T4-2020	T4 2006-T4 2020	T4-2006	T4-2020
	Valeur	Valeur	Taux de croissance en %	Rang mondial	Rang mondial
Chine	106,7	162,1	51,9	1	1
Singapour	84,3	113,8	35,0	3	2
Corée du Sud	69,1	108,2	56,7	14	3
Etats-Unis	79,8	103,8	30,0	7	4
Etats-Unis hors Porto-Rico et Iles Vierges	79,8	103,8	30,0	7	4
Malaisie	69,6	99,5	43,1	13	6
Hong Kong	87,2	93,6	7,3	2	7
Pays-Bas	75,2	90,9	21,0	10	8
Royaume-Uni	84,1	90,9	8,1	4	9
Royaume-Uni*	84,1	90,9	8,1	4	9
Espagne	71,4	89,8	25,7	12	11
Belgique	73,7	87,7	19,1	11	12
Japon	80,4	87,5	8,9	6	13
Taiwan	58,2	84,8	45,8	16	14
Allemagne	79,4	83,3	4,9	9	15
Viet-Nam	20,9	79,8	281,5	48	16
France	58,0	77,4	33,5	17	17

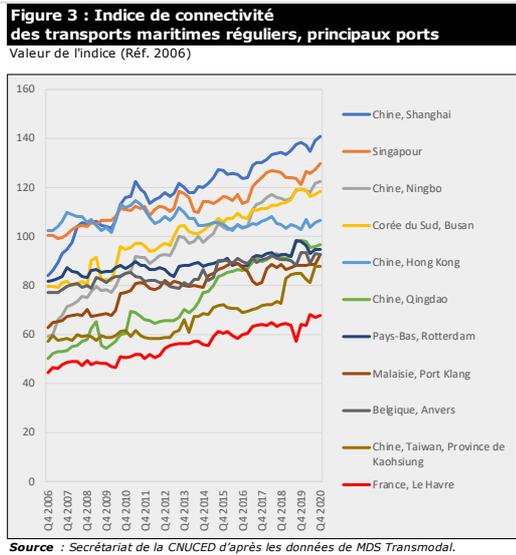
* hors Îles Anglo-Normandes et Île de Man.

Source : Secrétariat de la CNUCED d'après les données de MDS Transmodal.

En 2020, cinq des 10 premiers ports sont situés en Chine (Shanghai, Ningbo, Hong Kong, Qingdao et Kaohsiung), trois sont dans d'autres pays asiatiques (Malaisie, Corée du Sud et Singapour) et deux sont en Europe (Belgique et Pays-Bas). L'indice de connectivité des transports maritimes de ligne de presque tous les 10 principaux ports a augmenté de manière significative depuis 2006 (il a notamment doublé s'agissant du port chinois de Ningbo).

Le premier port français (Le Havre) se situe à la 22^{ème} place mondiale, derrière les ports européens de Rotterdam (7^{ème}), Anvers (10^{ème}), Hambourg (14^{ème}) et Valence (20^{ème}), avec un indice de connectivité en progression de 52,4 % sur la période (Figure 3).

(2) L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers peut être considéré comme un indicateur de l'accessibilité au commerce mondial. Plus il est élevé, plus il est facile pour un pays d'accéder au système mondial de transport maritime de marchandises, notamment en termes de capacité, d'options de transport et de fréquence, et donc de participer efficacement au commerce international. Par conséquent, l'indice peut être considéré à la fois comme une mesure de la connectivité au transport maritime et comme une mesure de la compétitivité et de la facilitation des échanges (Voir Définitions).



Le binôme France-Belgique se classe au 17^{ème} rang mondial des paires de pays les plus connectés par la voie maritime, loin derrière les paires Chine-Corée du Sud, Chine-Singapour, Singapour-Malaisie, etc. La France est principalement connectée avec des pays comme la Belgique, la Chine, Hong-Kong (Chine), la Colombie, Taiwan (Figure 4).

Figure 4 : 25 principales paires de pays selon l'indice de connectivité bilatérale des transports maritimes réguliers en 2020
Valeurs par ordre décroissant

Binômes pays		Indice 2020
Chine	Corée du Sud	0,97
Chine	Singapour	0,85
Singapour	Malaisie	0,85
Chine	Hong Kong (Chine)	0,80
Royaume-Uni	Pays-Bas	0,72
Singapour	Corée du Sud	0,72
Chine	Malaisie	0,72
Pays-Bas	Belgique	0,71
Hong Kong (Chine)	Singapour	0,69
Hong Kong (Chine)	Corée du Sud	0,69
Pays-Bas	Allemagne	0,67
Chine	Japon	0,65
Royaume-Uni	Belgique	0,64
Allemagne	Belgique	0,64
Malaisie	Corée du Sud	0,61
Chine	Pays-Bas	0,60
France	Belgique	0,59
Hong Kong (Chine)	Malaisie	0,59
Chine	Taiwan	0,59
Pays-Bas	France	0,58
Singapour	Pays-Bas	0,57
Espagne	Maroc	0,57
Espagne	Italie	0,57
Chine	Allemagne	0,57
Espagne	Pays-Bas	0,56

Source : Secrétariat de la CNUCED d'après les données de MDS Transmodal.

C'est dans ce contexte que continue à se manifester la piraterie maritime.

UNE DÉFINITION QUASI UNIVERSELLE DE LA PIRATERIE

La Convention sur la haute mer de 1958 pose pour la première fois, le régime international de la piraterie. La convention définit la piraterie comme un acte de violence illégal, contre des biens ou des personnes, d'un navire ou aéronef privé contre un autre navire ou aéronef privé en haute mer ou tout lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État.

La convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dite Convention de *Montego Bay* (CMB), entrée en vigueur le 16 novembre 1994, rénove la répartition des zones maritimes et leur usage par la Communauté Internationale. Elle est le fruit d'un long compromis entre les approches opposées des États côtiers qui appréhendent leurs littoraux comme des espaces sur lesquels s'exercent leurs droits souverains et celles du droit du pavillon qui ne conçoit les océans que comme vecteurs de commerce international.

Elle conduit à un découpage de l'espace maritime en zones sous souveraineté ou sous juridiction de l'État côtier (mer territoriale, zone contiguë, zone économique exclusive, zones de protection, plateau continental) et zones internationales (haute mer et « la zone », partie des fonds marins située au-delà du plateau continental). Plus on se situe à proximité des côtes, plus l'emprise de l'État côtier est forte. A contrario, plus on s'en éloigne, plus un régime de liberté, gouverné par le seul droit du pavillon prévaut.

La piraterie dans la CMB est définie aux articles 100 à 107 :

« 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 :

i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;

ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

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. ».

La CMB précise également le lieu de l'infraction : « Tous les États coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ».

Dans la définition donnée par la CMB, la piraterie est caractérisée par la haute mer. Dans le motif de la piraterie, est insérée l'expression « à des fins privées », la question des navires d'État, tout autant que les motivations politiques sont écartées. Enfin, la première puissance maritime mondiale, les États-Unis, n'a toujours pas ratifiée à ce jour la convention de *Montego Bay*, même s'ils en défendent aujourd'hui l'application face à la Chine.

La définition opératoire mise en œuvre par les organisations internationales ou régionales peut différer de celle de la CMB. Il en est ainsi du *Piracy Reporting Center* déployé par la BMI en Asie du Sud-Est qui prend en compte les incidents au mouillage ou dans les eaux territoriales (déroit de Malacca). Ce centre de renseignements en temps réel cible la piraterie selon la double définition de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (articles 101 et suivants) et celle de la Résolution A.1025 du 2 décembre 2009 de la 26^{ème} session de l'Assemblée de l'OMI sur le vol à main armée.

ANGLES MORTS DE LA STATISTIQUE

Plusieurs organisations internationales et régionales recueillent et analysent des données sur la piraterie et le brigandage maritimes, parmi celles-ci : le Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale (IMB/ICC), l'Organisation maritime internationale (OMI ou IMO en anglais), le MICA Center (France), l'Accord régional de coopération sur la lutte contre la piraterie et les vols à main armée contre les navires en Asie (ReCAAP-ISC), etc. L'ONG *One Earth Future* a analysé en 2020, les différences entre les informations récoltées par quelques grandes organisations internationales (**Figure 5**).

On constate néanmoins une sous-déclaration des incidents. Ceux-ci ne sont pas tous signalés, de nombreux armateurs hésitant à déclarer les attaques et/ou les tentatives d'attaques sur leurs navires qui sont susceptibles de nuire à leur réputation et d'avoir un effet négatif sur leurs coûts (primes d'assurance, immobilisation des navires pendant le déroulement des enquêtes).

De même, de nombreux pays hésitent à répertorier les incidents de sécurité dans leurs eaux territoriales, par crainte d'une ingérence navale étrangère et préfèrent classer les actes de piraterie comme des vols à main armée.

La sous-déclaration est particulièrement problématique pour certaines catégories de navires, comme les petits pétroliers côtiers ou les bateaux de pêche.

Le terme de « piraterie » peut également être utilisé pour décrire un plus large spectre de la criminalité maritime, comme la pêche illégale, le soutage du pétrole (« bunkering »), les attaques contre les plates-formes pétrolières et les incidents liés à des situations de passager clandestin.

Les incidents peuvent également être indument interprétés comme de la piraterie alors qu'ils sont liés au trafic de drogue, aux activités de contrebande, au détournement pour vol de cargaison, voire au trafic de migrants.

Enfin dans certaines régions du monde, comme le golfe de Guinée, des informations sont de plus en plus disponibles sur le modus operandi lors d'une attaque et sur les réseaux de pirates qui sont impliqués (Cf. *One Earth Future – Stable Seas*, 2020).

LES CHIFFRES DE LA PIRATERIE MARITIME CONTEMPORAINE

Premier constat, les informations sur les incidents rapportés par l'IMO, l'IMB et le ReCAAP-ISC sont souvent identiques car elles remontent à une même source : le rapport du navire victime aux autorités déclarantes ou au centre de coordination des opérations de sauvetage de l'État côtier ; ce qui dénote un partage élevé d'informations sur ces incidents entre organisations.

Si l'on ne retient que les trois principales sources statistiques internationales (IMB, IMO, Mica Center), quelle que soit la source, le nombre d'incidents de piraterie est en net recul à partir de 2012. Le volume d'événements enregistré par le MICA Center est plus important que pour les deux autres sources, mais les tendances sont identiques (indices en base 100) (**Figure 6**).

Figure 5 : Informations enregistrées par quelques grandes organisations internationales

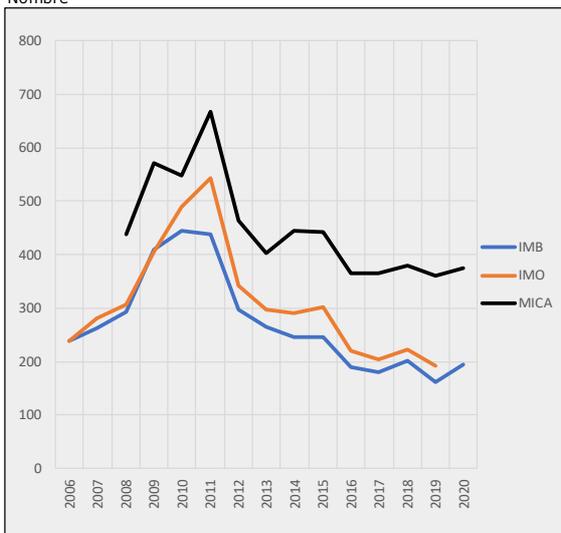
Types d'informations disponibles		IMB	IMO	ReCAAP
Navire	Nom du navire			
	Numéro OMI			
	Identité dans le service mobile maritime (ISMM)*			
	Identifiant IMMARSAT			
	Drapeau			
	Type de navire			
	Signe d'appel			
	Tonnage brut (GRT)			
	Tonnage net (NRT)			
	Tpl**			
	Propriétaires (adresses et coordonnées)			
	Gestionnaires (adresses et coordonnées)			
Agent de sécurité de l'entreprise (Nom et coordonnées)				
Dernier port / prochain port / heure d'arrivée				
Détails sur la cargaison (Type / Quantité)				
Détails sur l'incident	Date et heure de l'incident			
	Position			
	Point de repère / emplacement le plus proche			
	Zone portuaire / Ville / Ancrage			
	Pays / Pays le plus proche			
	Statut (Ammarré / Ancré / En chauffe)			
	Isp***			
	Route empruntée			
	Vitesse du navire			
	Franc-bord du navire pendant l'attaque			
	Météo pendant l'attaque			
	Météo pendant l'attaque : Vent (Vitesse & Direction)			
	Météo pendant l'attaque : Mer			
	Météo pendant l'attaque : Houle			
	Types d'attaque (Abordage / Tirs / Tentative)			
Conséquences pour l'équipage, le navire et la cargaison				
Nationalités du capitaine et de l'équipage				
Zones du navire attaqué				
Détails sur le raid	Nombre de pirates / voleurs			
	Habilleme nt / Apparence physique			
	Langue parlée			
	Détails distinctifs			
	Embarcation utilisée			
	Point d'approche le plus proche (CPA)			
	Méthode d'approche			
	Durée de l'attaque			
Détails sur les armes utilisées et les dommages causés	Agressivité / Violence			
	Armes aperçues (Oui / Non)			
	Types d'armes			
	Armes utilisées (Oui / Non)			
	Domages causés (Oui / Non)			
	Détails des dommages			
	Échelles aperçues (Oui / Non)			
Autres équipements d'embarquement aperçus				
Autres précisions	Mesures prises par le capitaine et l'équipage			
	Équipe de sécurité armée / non armée embarquée			
	L'incident a-t-il été signalé aux autorités côtières ? Si Oui, à qui ?			
	Mesures prises par les autorités			
Mesures de lutte contre le piratage employées				

IMB : International Chamber of Commerce's International Maritime Bureau.
 IMO : International Maritime Organization.
 ReCAAP : Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia.
 * Le MMSI est un code de neuf chiffres que l'ANFR attribue à un navire exploitant des équipements radio dotés notamment de l'Appel Sélectif Numérique (ASN ou DSC en anglais pour Digital Selective Calling). Il permet une identification sûre du navire par les centres de secours tout spécialement en cas de détresse.
 ** Le port en lourd (en anglais, deadweight tonnage ou DWT) d'un navire représente le chargement maximal qu'il peut emporter ; il est égal au déplacement en charge (poids total du navire chargé au maximum - tirant d'eau milieu aux marques de franc-bord) moins son déplacement à vide (poids total tpi (« tonnes de port en lourd »), navire léger c'est-à-dire sans cargaison ni approvisionnements).
 *** Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.
 Source : extrait de The State of Maritime Piracy 2019, One Earth Future, Broomfield CO, USA 2020.

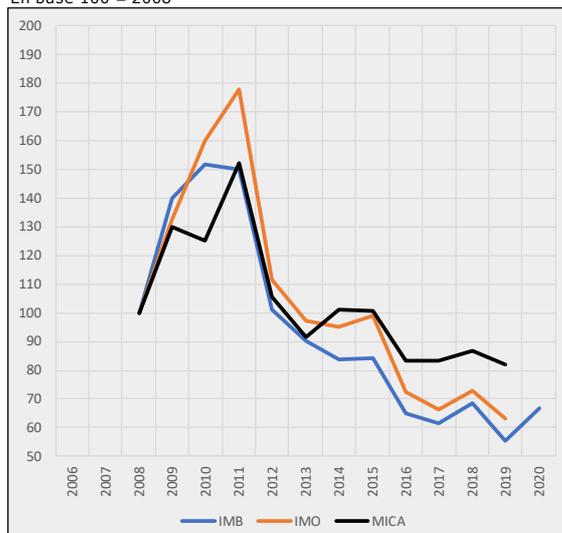
Figure 6 : Statistiques comparées sur le piratage et le brigandage maritimes dans le Monde

Attaques et tentatives d'attaques, événements

Nombre



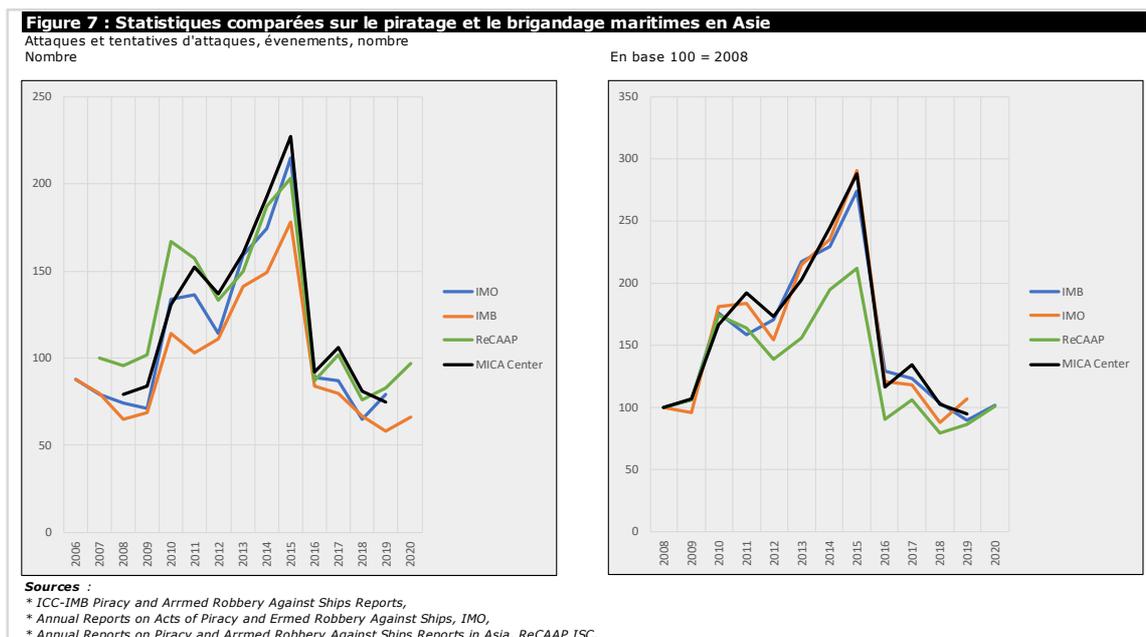
En base 100 = 2008



Sources :

- * ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Reports,
- * Annual Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, IMO,
- * MICA Center - Marine Nationale.

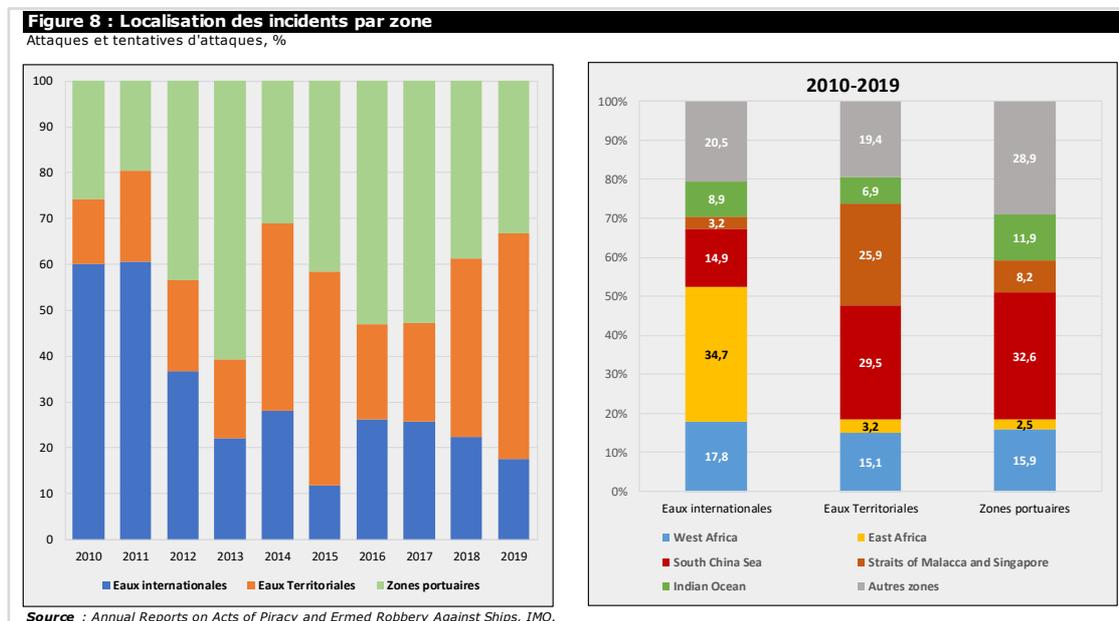
Pour ce qui est de la piraterie et du brigandage maritimes en Asie, les nombres d'incidents sont proches selon les différentes sources (IMB, IMO, Mica Center, ReCAAP) et enregistrent un même pic en 2015 (**Figure 7**).



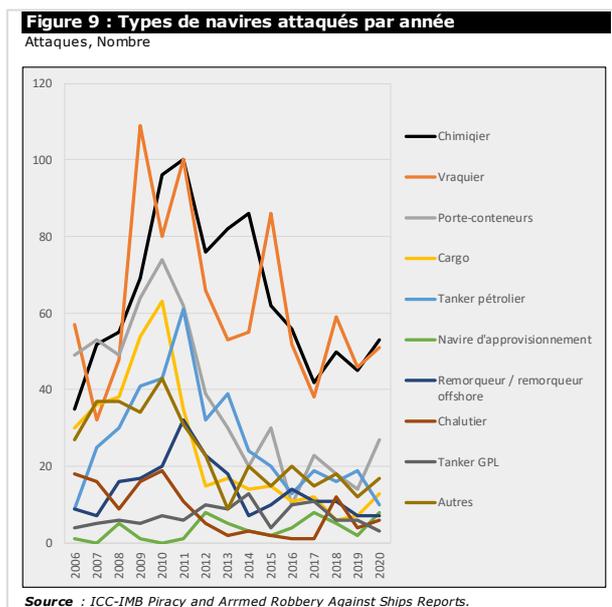
Le droit international de la piraterie s'applique uniquement en dehors des eaux territoriales, en haute mer et dans les zones économiques exclusives (ZEE). Entre 2010 et 2019 (source IMO), la proportion d'incidents dans les eaux internationales est passée de 60,1 % à 17,6 %.

En 2019, près de la moitié des incidents (49,2 %) ont eu lieu dans les eaux territoriales, principalement dans les détroits de Malacca et de Singapour, en Afrique de l'Ouest et en Asie du Sud-Est.

Au total 1 252 actes de piraterie et de brigandage maritimes incidents ont été commis dans les eaux internationales entre 2010 et 2019, dont plus du tiers (34,7 %) en Afrique de l'Est (**Figure 8**).



Les principaux types de navires attaqués sont des chimiquiers et des vraquiers et dans une moindre proportion des porte-conteneurs (**Figure 9**).



La piraterie somalienne a été quantitativement la plus importante sur la période 2008-2012, et responsable du gonflement du nombre d'attaques dans le monde sur cette période. Il reste que la zone la plus touchée par le brigandage est l'Asie du Sud-Est, compte tenu de la présence dans la région de certains des ports les plus fréquentés du monde (Hong Kong, Shanghai, Shenzhen, Singapour) et d'importants « *choke points*⁽³⁾» (notamment le détroit de Malacca).

Après le déclin de la piraterie somalienne en 2012, l'Asie du Sud-Est est redevenue la zone la plus exposée à la piraterie en termes quantitatifs, avec un boom dans les années 2012-2015. Ce boom s'est produit loin du détroit de Malacca et affectait principalement les ports et les eaux d'Indonésie et des Philippines, notamment les Célèbes et la mer de Sulu.

Le golfe de Guinée est une autre région du monde traditionnellement touchée par la piraterie. Quantitativement, le nombre d'attaques enregistrées dans cette zone est relativement constant dans le temps, le Nigéria étant cité comme un des pays les plus concernés par la piraterie. La grande majorité des incidents en l'Afrique de l'Ouest est enregistrée à moins de 50 miles nautiques des côtes nigérianes (**Figure 10**).

Figure 10 : Distribution géographique et temporelle des attaques par zone géographique
Nombre d'attaques et de tentatives d'attaques, %

Zones	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Asie du Sud-Est	82 34,3%	68 25,9%	53 18,1%	43 10,5%	68 15,3%	79 18,0%	104 35,0%	128 48,5%	139 56,7%	146 59,3%	68 35,6%	76 42,2%	60 29,9%	53 32,7%	61 31,3%
Golfe de Guinée	18 7,5%	44 16,7%	55 18,8%	40 9,8%	29 6,5%	39 8,9%	52 17,5%	45 17,0%	31 12,7%	19 7,7%	42 22,0%	36 20,0%	72 35,8%	57 35,2%	70 35,9%
Somalie	22 9,2%	51 19,4%	111 37,9%	218 53,2%	219 49,2%	237 54,0%	75 25,3%	15 5,7%	13 5,3%	1 0,4%	2 1,0%	10 5,6%	3 1,5%	0 0,0%	0 0,0%
Autres	117 49,0%	100 38,0%	74 25,3%	109 26,6%	129 29,0%	84 19,1%	66 22,2%	76 28,8%	62 25,3%	80 32,5%	79 41,4%	58 32,2%	66 32,8%	52 32,1%	64 32,8%
Total	239 100%	263 100%	293 100%	410 100%	445 100%	439 100%	297 100%	264 100%	245 100%	246 100%	191 100%	180 100%	201 100%	162 100%	195 100%

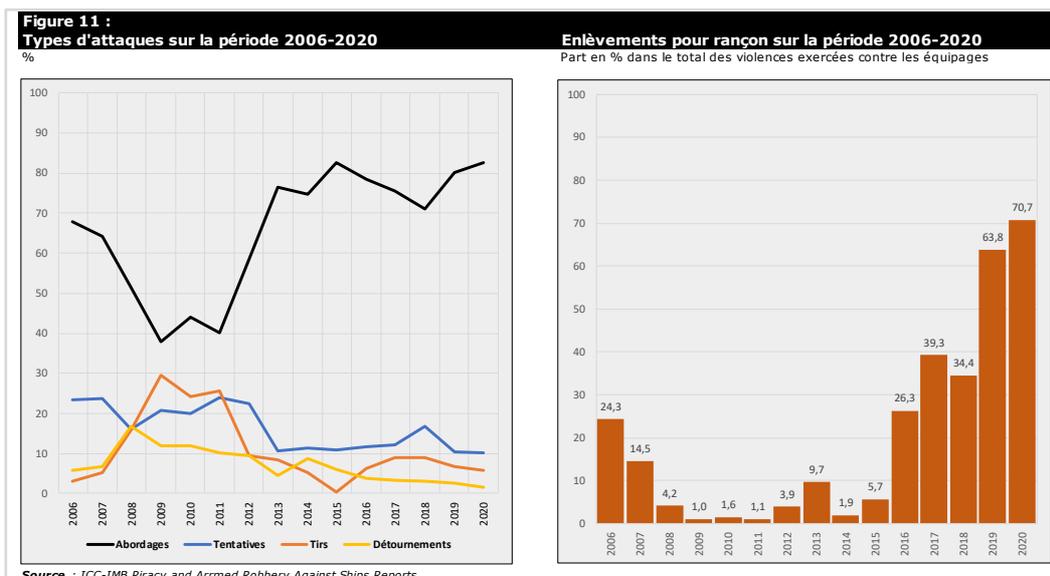
Champ :
 * Southeast Asia : Indonesia, Malacca Strait, Malaysia, Philippines, Singapore Straits.
 * Gulf of Guinea : Benin, Cameroon, Côte d'Ivoire, Equatorial Guinea, Gabon, Ghana, Liberia, Nigeria, São Tomé and Príncipe, Togo.
 * Somali : Arabian Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean, Oman, Red Sea, Somalia.

Source : ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Reports.

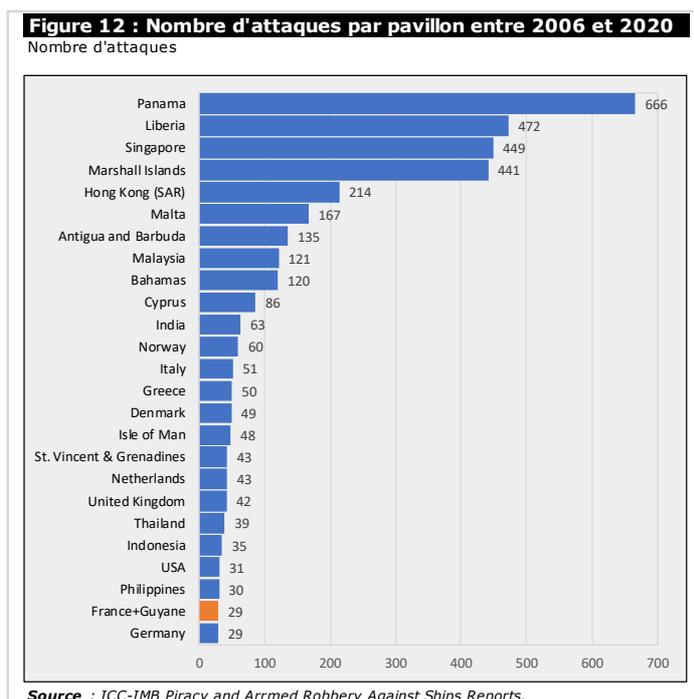
Autant les chiffres fournis par les différents organismes sur le nombre d'incidents par zone apparaissent convergents, autant les statistiques sur les types d'attaques, le nombre d'individus impliqués, les armes employées et les conséquences pour les équipages divergent selon les sources. Cela est principalement dû aux différentes classifications en vigueur dans les différents centres.

(3) *Choke points* : passages stratégiques ou goulets d'étranglements en matière de transport. Ces passages constituent des goulets d'étranglement, étroits, peu profonds. Ce sont des détroits ou des canaux qui s'accompagnent d'une limite de capacité des navires (Canal de Panama, Canal de Suez, Détroit de Malacca, Détroit d'Ormuz). Leur disponibilité permanente pour la circulation maritime mondiale est un défi majeur. En effet, les flux commerciaux sont soumis aux aléas de la situation politique et géopolitique de la région dans laquelle sont situés ces verrous.

Il en ressort néanmoins sur la période 2006-2020 (source IMB) que l'essentiel des actes de piraterie et de brigandage sont des abordages de navires et que la part des enlèvements pour rançon a notamment progressé depuis 2016 (Figure 11).



Malgré la taille relativement modeste de la flotte française, la piraterie n'a pas épargné les navires battant pavillon français : entre 2006 et 2020, on recense 29 attaques de navires battant pavillon français (Figure 12). C'est une des raisons pour lesquelles la France s'est investie pleinement dans l'éradication de ce phénomène criminel (Voir Encadré), d'autant qu'elle possède l'une des rares marines de guerre océaniques capable d'intervenir loin de la métropole.



LES FACTEURS FAVORISANT LA PIRATERIE

Plusieurs facteurs peuvent expliquer la persistance de la piraterie : un positionnement géographique propice (golfe, détroit, côtes désertiques ou escarpées, mangroves, archipel) sur un point de passage international de richesses (« choke points »), la faiblesse de certains États, une population pauvre habituée à aller en mer ou ayant peu à perdre à s'y aventurer. Les pirates prospèrent dans les États où la primauté du droit est faible et où l'instabilité politique règne, ces facteurs créant un effet d'entraînement.

La piraterie est une activité risquée mais potentiellement très lucrative. Dans certaines zones (Indonésie notamment), elle peut être un substitut aux mauvaises conditions de pêche, desquelles découlent le revenu de nombreux pêcheurs. D'autres facteurs peuvent être avancés comme celui d'une moindre présence navale russe et américaine sur les mers du globe depuis la fin de la guerre froide, alors même qu'une richesse croissante y circulait. La modernisation du commerce maritime avec le développement des porte-containers et la réduction du nombre des membres d'équipages, s'ils permettent de réaliser des économies, renforcent également la vulnérabilité des navires et de leurs cargaisons.

COÛTS ÉCONOMIQUES DE LA PIRATERIE MARITIME

Malgré les conséquences économiques importantes de la piraterie maritime, il reste difficile d'avoir une vision claire de son coût en raison des difficultés méthodologiques pour l'appréhender et de l'accès à certaines informations.

On distingue généralement les coûts monétaires directs et les coûts macroéconomiques.

Parmi les coûts monétaires directs, citons :

- le coût des rançons à verser pour récupérer les navires et les gens de mer, en constante augmentation et dans lesquels il faut comptabiliser les coûts des négociations ;
- le coût de l'assurance transport maritime

Ainsi, les coûts d'assurance s'alourdissent avec la taille des navires, qui augmentent plus que proportionnellement à la taille dans la mesure où les moyens de prévention, de remorquage et de sauvetage ne sont pas dans certains cas suffisamment dimensionnés.

Pour les assureurs le risque de piraterie est faible dans sa fréquence mais de forte intensité. Le Code des assurances prévoit expressément que l'assureur ne couvrira pas, sauf convention contraire, les pertes et dommages subis par l'assuré en raison d'un acte de piraterie. Le risque de piraterie fait partie des risques de guerre, par opposition au risque ordinaire couvert par la police d'assurance. La piraterie alourdit le coût des primes d'assurance. La surprime se calcule selon différents facteurs : tarifs de référence par zone, risques statistiques suivant la zone envisagée pour l'expédition, période de l'année. La présence de gardes armés à bord des navires en sus de mesures de vigilance et de protection, afin de dissuader toute action de piraterie, a permis de faire baisser les primes de police d'assurance.

Le coût de l'assurance maritime comprend :

- l'assurance « *risque de guerre* » (charge excédentaire pour un navire qui transite par une « *zone à risque de guerre* ») ;
- l'assurance « *Kidnapping et Rançon (Kidnap and Ransom, K&R⁽⁴⁾)* » : assurance qui prend en charge tous les coûts engendrés par l'enlèvement d'un salarié : recours à des « consultants » chargés de négocier avec les ravisseurs, mise à disposition de moyens de transport (hélicoptère, bateaux, etc.) pour rapatrier les kidnappés, soutien psychologique, et surtout remboursement des rançons versées pour obtenir une libération ;
- l'assurance fret qui couvre les marchandises transportées par un navire et sa majoration dans certaines zones ;
- l'assurance coque qui couvre les dommages physiques causés au navire ;
- les majorations des salaires des équipages (primes spéciales, assurance « *captivité* », etc.) ;
- le coût du réacheminement : pour certains navires, en particulier les navires « bas et lents », qui sont plus susceptibles de subir des attaques, il peut être opportun d'éviter les zones à risque et de choisir une route plus longue ;
- le coût d'un équipement de sécurité dissuasif : les armateurs peuvent tenter de protéger leurs biens et leurs équipages contre les attaques en préparant leurs navires avec de l'équipement de sécurité et/ou du personnel de sécurité avant de transiter dans une zone à haut risque ;
- le coût de la mobilisation des forces navales internationales de lutte contre la piraterie maritime ;
- le coût des poursuites judiciaires pour piraterie ;
- le coût des organisations régionales et internationales de lutte contre la piraterie.

Dans les coûts macroéconomiques, on comptabilise :

- les coûts pour le commerce régional des actes de piraterie, comme le fait que des routes commerciales sont modifiées pour éviter les zones à risque, ce qui a des conséquences économiques pour les États riverains sur l'activité de leurs zones portuaires, leurs industries de pêche (ex. de la Côte d'Ivoire), leurs industries pétrolières (Nigeria), le tourisme ;
- comme environ 40 % des attaques de piraterie ont eu lieu contre des vraquiers et des cargos, et comme ces navires transportent la majorité des denrées alimentaires de base, les livraisons de marchandises alimentaires sont retardées ou, dans le cas des denrées périssables, perdues, s'ensuit alors une inflation rapide des prix alimentaires dans ces pays qui peut entraîner des troubles sociaux, des émeutes et, potentiellement des conflits ;
- la réduction des investissements directs étrangers dans les pays à risque (exemple de l'Égypte).

Selon le dernier rapport de l'ONG *Oceans Beyond Piracy* (OBP) (*The State of Maritime Piracy 2017*), le coût mondial de la piraterie, économique et humaine, se situait autour de 2,2 Mds \$ en 2017, contre 7,0 Mds \$ en 2010. L'évaluation de l'ensemble des coûts par poste pour la zone de l'Afrique de l'Est aboutissait à 1,4 Mds \$ en 2017, pour un nombre de 54 incidents et 1 102 marins exposés (**Figure 13**).

Les dernières estimations disponibles sont celles issues du programme *Stable Seas* de *One Earth Future's*⁽⁵⁾, qui recense depuis 2018, les seuls coûts humains liés à la piraterie (**Figure 14**), qui enregistrent une tendance à la baisse depuis 2017 en nombre de marins exposés.

Le coût global de la piraterie reste donc élevé, mais le contournement de ces zones dangereuses⁽⁶⁾ étant économiquement non rentable, le transport maritime continue malgré les risques encourus.

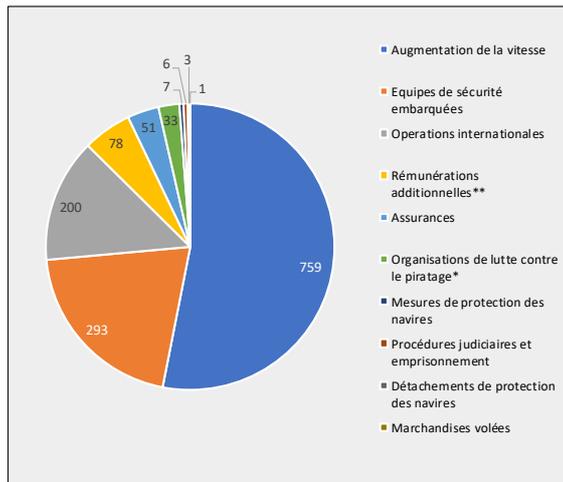
(4) Vendues par quelques grandes compagnies d'assurance anglo-saxonnes : Hiscox, AIG, Lloyds, Chubb, XL Catlin ou encore Liberty.

(5) Global Maritime Crime Programme (GMCP), UNODC : <https://www.unodc.org/easterafrica/global-programmes/global-maritime-crime-prevention>.

(6) Le JCC (*Joint Cargo Committee*) établit le niveau de risque attribué à chaque région. En janvier 2021, le score de risque du Nigéria était qualifié de « *Very High* » : <https://watchlists.ihsmarkit.com/services/>.

Figure 13 : Coûts économiques de la piraterie maritime en Afrique de l'Est en 2017

Mos \$



* CGPCS Meetings, Crimson II, CRIMLEA, EUCAP Somalia, MASE (EU Programme to Promote Regional Maritime Security), CGPCS Trust Fund, CRIMARIO, MARSIC, Maritime Humanitarian Response Programme (MPHRP), OBP East Africa, UNODC Global Maritime Crime Programme.

** IBF HRA :

The International Bargaining Forum (IBF) has designated regions off Africa and Asia under 3 categories, each of which has different commercial implications :

* IBF 'Warlike Operations Area' (off Yemen, in red Sea), IBF HRA and IBF 'Extended Risk Zones',

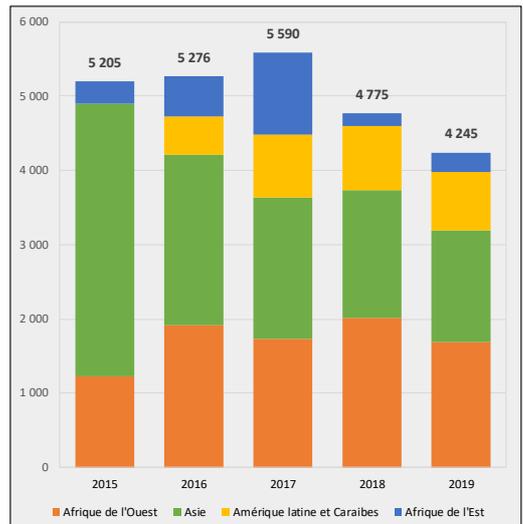
* IBF HRA (High risk area) - In West Africa (Gulf of Guinea),

* IBF Extended Risk Zone - off Gulf of Aden and Somalia, up to the center of the Indian Ocean.

Source : The State of Maritime Piracy 2017, OBP.

Figure 14 : Coûts humains de la piraterie maritime par zone

Nombre de marins exposés



Nombre non connu pour l'Amérique latine et les Caraïbes en 2015.

Source : The State of Maritime Piracy, One Earth Future, Broomfield CO, USA.

DE LA SURVEILLANCE MARITIME AU BIGDATA

Les opérations de lutte contre la piraterie nécessitent une information correcte, préalable à la mise en œuvre de modes d'action de lutte appropriés. Le recueil, le traitement et le partage de cette information, relèvent de la « surveillance maritime »⁽⁷⁾.

A un coût abordable, les États, les entreprises privées, les organisations internationales ou régionales, voire les particuliers, ont à disposition en temps réel⁽⁸⁾ des informations relatives aux navires, aux équipages et aux cargaisons. Ainsi plusieurs systèmes permettent de suivre le positionnement des navires avec précision, tels que le SSAS (*Ship Security Alert System*), les « *Electronic seals for containers* », l'AIS (*Automatic Identification System*) et le LRIT (*Long-Range Identification and Tracking*), etc.

Parmi ceux-ci, l'AIS est un système d'échange de données entre navires rendu obligatoire par l'OMI depuis 2004.

Malgré son importance dans la sécurité de la navigation et plus particulièrement dans la fonction anticollision entre navires, le système AIS présente un faible niveau de sécurisation, et la présence d'erreurs, de falsifications et de piratage des données est avérée. Les données transmises par l'AIS sont en effet à la portée de tous, y compris des pirates, afin de localiser leurs cibles potentielles, diffuser de fausses informations, etc.

Malgré tout, il demeure un des outils les plus utilisés dans la communauté scientifique (DUPONT C. et al, 2020 ; YANG D. et al., 2019). Il permet notamment de couvrir plusieurs domaines d'applications : le domaine de l'économie maritime (stratégies des compagnies maritimes, étude des réseaux maritimes et cartographie des flux, compétitivité des ports, etc.), le domaine de la sécurité et de la gestion du trafic maritime (VTS - *Vessels Traffic System*), conditions de trafic en zones denses, analyses rétrospectives, reconstitution de trajectoires, etc.), le domaine des impacts environnementaux du trafic maritime (estimation des émissions polluantes, analyses sur la modernisation de la flotte, accidents environnementaux, etc.).

(7) « *Integrated Maritime Surveillance is the effective understanding of all activities carried out at sea that could impact the security, safety, economy, or environment of the European Union and its Member States, according to the Integrated Maritime Policy and the European Maritime Security Strategy of the European Union* » (EUCISE 2020, <http://www.eucise2020.eu>).

(8) <https://www.marinetraffic.com/>

SOURCES :

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

● **IMB (The International Chamber of Commerce's International Maritime Bureau)**

Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale

L'IMB a été créé en 1981 pour agir comme un point de contact dans la lutte contre tous les crimes maritimes, y compris la piraterie maritime et le vol à main armée de navires.

L'IMB *Piracy Reporting Centre* (PRC) a été créé en octobre 1992 à Kuala Lumpur, en Malaisie. Le PRC fournit un rapport sur la piraterie en direct et une carte en ligne des incidents de piraterie et de vol à main armée.

En outre, elle publie des rapports trimestriels et annuels avec des statistiques détaillées sur la piraterie et les vols à main armée.

L'IMB ne fait pas de distinction entre la piraterie (eaux internationales) et le vol à main armée (eaux territoriales). L'IMB distingue les attaques réelles et les tentatives d'attaques. Les attaques réelles sont classées comme « *embarquées* » ou « *détournées* » et les tentatives d'attaques comme « *tirées sur* » ou « *tentées* ». L'IMB quantifie l'ensemble des attaques par pays, le statut des navires lors de l'attaque, les types d'armes utilisées dans les attaques, la violence faite à l'équipage, les types de navires attaqués, l'état du pavillon des navires, les nationalités d'équipage, les pays où les navires victimes sont gérés, et le moment de l'incident.

Pour remédier aux problèmes de sous-déclaration dans le golfe de Guinée, l'IMB et *Oceans Beyond Piracy* ont conçu la « *Communauté de reporting* », permettant à toutes les agences et opérateurs commerciaux de partager les incidents avec la DGI en toute confidentialité. L'IMB rassemble ces incidents sous les niveaux I à III pour montrer le pourcentage de sous-déclaration. Dans le rapport de 2018, le niveau enregistré de sous-déclaration dans le golfe de Guinée était de 48 %.

International Chamber of Commerce's (ICC) - International Maritime Bureau (IMB) : <https://icc-ccs.org/>

● **IMO (International Maritime Organization - Organisation Maritime Internationale)**

L'IMO, organe de régulation spécialisé des Nations Unies dont le siège est à Londres, a commencé à recueillir des données sur les incidents dans les années 1980. Son comité de la sécurité maritime a créé le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) qui s'assure que les procédures adéquates soient mises en œuvre à bord. Depuis les années 1990, les incidents de piraterie et de vol à main armée de navires répertoriés dans les États membres de l'IMO et les rapports d'organisations internationales et régionales sont incorporés dans le Système intégré mondial d'information sur le transport maritime (GISIS). L'IMO produit des rapports d'incidents mensuels et des rapports annuels analysant les tendances par région. Elle répertorie tout acte de piraterie (eaux internationales), séparément des vols à main armée contre des navires (eaux territoriales).

IMO, *Global Integrated Shipping Information System* (GISIS) : <https://gisis.imo.org/Public/>

IMO, *Piracy Reports* : <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery///.aspx>

● **MICA Center (Maritime Information Cooperation & Awareness Center, France)**

Créé en 2016 et implanté à Brest, le MICA Center veille sur le trafic maritime à l'échelle mondiale et recense les événements affectant la sûreté maritime. Il assure une veille permanente de façon à traiter et diffuser en temps réel les alertes touchant la sûreté des espaces maritimes.

L'information utile est transmise vers les navires pour leur permettre de réagir en conséquence, ainsi que vers les centres chargés du déclenchement d'une éventuelle intervention.

Le MICA Center est aussi un centre d'analyse qui évalue la situation sécuritaire des espaces maritimes grâce aux signalements volontaires des différents acteurs de la communauté maritime mondiale.

Pour accomplir ses missions, le MICA Center, centre modulaire, s'appuie sur différentes cellules aux caractéristiques particulières qui répondent aux évolutions des menaces qui pèsent sur le trafic maritime mondial.

Son centre de coopération navale (C2N) assure le lien entre la Marine nationale et les navires inscrits à la coopération navale volontaire (CNV). Cette coopération est une démarche volontaire entre les pouvoirs publics et des acteurs privés du monde maritime. Elle est ouverte à tous les armements, français et étrangers, ainsi qu'aux exploitants et dirigeants de sociétés maritimes.

Pour remplir son rôle concernant le golfe de Guinée, le centre s'appuie sur sa cellule du *Maritime Domain Awareness for Trade - Gulf of Guinea* (MDAT-GoG), mécanisme de report virtuel franco-britannique agissant en soutien aux accords de Yaoundé.

Il héberge enfin le *Maritime Security Centre - Horn of Africa* (MSCHoA), placé sous le commandement de l'opération européenne *Atalanta* basé à Rota en Espagne.

Les relations de confiance établies avec l'industrie maritime ainsi qu'avec les autres centres chargés de la sûreté maritime dans le monde (UKMTO, COVAM, IFC Singapour, CRFIM Madagascar, IFC IOC New Delhi, etc.) contribuent à enrichir les informations exploitées par le MICA Center. Leur grande qualité transparait dans l'élaboration du bilan annuel sur la piraterie et le brigandage maritimes qui est consultable en ligne depuis 2019.

● **L'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL)**

Afin de remédier à l'augmentation des actes de piraterie maritime en Asie du Sud-Est et le long de la côte somalienne, Interpol a entrepris en 2006, de recueillir des informations sur la piraterie maritime et les vols à main armée commis en mer. Interpol a créé le projet BADA qui visait à identifier les membres de bandes, les hiérarchies en place, les régions où ces bandes opèrent, leurs modes opératoires et leurs liens avec d'autres activités illicites, en travaillant en coopération avec d'autres organisations internationales telles que l'Organisation maritime internationale, le Bureau maritime international et l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC).

Il existe aujourd'hui différents projets pour atteindre ces objectifs, dans des zones géographiques stratégiques :

- le programme pour la sûreté maritime (MASE), en Afrique de l'Est, en Afrique australe et dans l'océan Indien (financé par l'Union européenne) ;
- le projet sur la sûreté portuaire (PSP), en Afrique de l'Est, en Afrique australe et dans l'Océan indien (financé par l'Union européenne) ;
- le projet AGWE, en Afrique de l'Ouest, financé par le Bureau chargé des aspects internationaux de la lutte antidrogue et de la répression (INL) du Département d'État des États Unis ;
- le projet MAST, en Asie du Sud-Est, financé par le Programme d'aide au renforcement des capacités antiterroristes (PARCA) d'Affaires mondiales Canada (AMC).

<https://www.interpol.int/fr/Infractions/Criminalite-maritime/Notre-reponse>

● **Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC)**

L'ONUDC a été particulièrement actif dans le renforcement des capacités des mécanismes de justice pénale pour la poursuite des pirates présumés, une fois que les forces navales les ont interceptés et arrêtés.

Le portail SHERLOC est une initiative qui vise à faciliter la diffusion d'informations concernant l'application de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, des trois protocoles s'y rapportant et du cadre juridique universel contre le terrorisme.

UNODC, portail SHERLOC : <https://sherloc.unodc.org/cld/v3/sherloc/?lng=fr>

● **Bureau américain du renseignement naval (ONI)**

L'Office of Naval Intelligence (ONI) des États-Unis met à jour un rapport hebdomadaire sur la menace mondiale pour le transport maritime qui inclut la piraterie et les vols à main armée.

ONI Shipping Threat Reports : <https://www.oni.navy.mil/News/Shipping-Threat-Reports/>

ORGANISATIONS RÉGIONALES

● **L'Accord régional de coopération sur la lutte contre la piraterie et les vols à main armée contre les navires en Asie (ReCAAP)**

Le ReCAAP, a été créé en novembre 2006, et a été le premier accord régional pour la coopération contre la piraterie et le vol à main armée contre les navires en Asie. Il a été lancé avec 14 parties contractantes d'Asie, y compris des pays d'Asie du Nord, du Sud-Est et du Sud. Il compte aujourd'hui 20 membres, dont l'Europe (Norvège, Pays-Bas, Danemark et Royaume-Uni), l'Australie et les États-Unis. Le centre d'échanges d'informations ReCAAP (ReCAAP ISC) a été créé à Singapour le 29 novembre 2006.

<https://www.recaap.org/>

● **Nato Shipping Centre**

<https://shipping.nato.int/nsc>

● **The Information Fusion Centre (IFC) - Singapore**

<https://www.ifc.org.sg/>

● **Centre Régional de Fusion d'Information Maritime - CRFIM**

<http://crfimmadagascar.org/>

● **European Union Naval Force Operation Atalanta**

<https://eunavfor.eu/>

● **United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO)**

<https://www.ukmto.org/>

● **Information Fusion Centre-Indian Ocean Region (IFC-IOR)**

<https://www.indiannavy.nic.in/ifc-ior/>

● **Maritime Domain Awareness for Trade-Gulf of Guinea (MDAT-GoG)**

<https://gog-mdat.org/home>

● **Caribbean Community (CARICOM) - IMPACS**

<https://caricomimpacs.org/>

● **Stable Seas**

<https://www.stableseas.org/>

● **Maritime Asset Security and Training (MAST)**

<https://www.mast-security.com/>

● **The Caribbean Safety and Security Net (CSSN)**

<https://safetyandsecuritynet.org/>

DÉFINITIONS

● **Piraterie (Piracy en anglais)**

La définition actuelle de l'acte de piraterie résulte de l'article 101 de la convention de *Montego Bay* sur le droit de la mer (10 décembre 1982). Elle le définit comme « un [...] acte de violence commis à des fins privées, en haute mer, par un navire ou un aéronef contre un navire ou un autre aéronef ».

● **Le brigandage (Robbery)**

Les actes commis dans les eaux territoriales d'un État ne peuvent être qualifiés de piraterie, dans la mesure où ils se produisent dans une zone placée sous la souveraineté d'un État, seul compétent pour les réprimer. Ces actes sont qualifiés de brigandage et définis dans le code de bonne conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires dans la Résolution A.1025 (26) de l'Organisation Maritime Internationale qui le définit comme [...] un acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État.

ACTIONS DE LA FRANCE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME

Extrait de la « *Stratégie Nationale de sûreté des espaces maritimes* », Premier Ministre, version révisée adoptée le 10 décembre 2019, pp. 20-22.

« ... La France s'investit pleinement dans l'éradication de ce phénomène criminel. La mise en œuvre d'un niveau ISPS adapté dans les zones à risques et l'usage de bonnes pratiques sont des mesures de prévention qui ont permis de réduire le nombre d'attaques. En outre, la France promeut le développement de plusieurs solutions technologiques innovantes de détection et de protection et autorise, sous conditions, l'embarquement de gardes armés privés sur les navires battant pavillon français. Les équipes de défense et d'interdiction maritime (EDIM) de la marine nationale complètent ponctuellement ce dispositif sur décision du Premier ministre. La France met également en œuvre une politique adaptée à chaque zone.

En mêlant présence dissuasive et capacité d'intervention, elle participe activement à la lutte, que ce soit dans le cadre de l'opération navale de l'Union européenne (Atalante) dans le golfe d'Aden, ou dans l'emploi de ses moyens prépositionnés comme le déploiement permanent dans le golfe de Guinée de la mission navale Corymbe. En parallèle, elle maintient ses capacités de réponse directe à une attaque de pirates visant ses navires ou ses ressortissants (notamment avec le plan PIRATE-MER qui précise les stratégies de réponse envisageables) et se réserve le droit, en fonction des circonstances, de faire comparaître les pirates ayant porté atteinte à ses intérêts devant une juridiction française.

Par ailleurs, la France privilégie le partage de l'information entre acteurs du monde maritime et partenaires étatiques permettant d'anticiper la menace. À cette fin, elle met notamment en œuvre la coopération navale volontaire (CNV) dans des zones particulières. Celui-ci, fondé sur un protocole librement et volontairement négocié entre les armateurs et la marine nationale, constitue un équilibre de services échangés dans le but d'accroître la sécurité des navires dans les zones où elle pourrait être compromise et d'assurer le maintien des flux d'échanges nécessaires à la vie nationale. Le centre de coopération et de sensibilisation en information maritime (MICA Center), de la marine nationale, est chargé d'assurer en permanence le mécanisme d'échange avec le monde maritime civil.

Dans le même temps, la France soutient les États côtiers dans toutes leurs démarches de sécurisation de leurs propres espaces maritimes. Elle appuie ainsi la stratégie commune des États du golfe de Guinée (processus de Yaoundé) ou le renforcement des capacités maritimes et judiciaires des États de la Corne de l'Afrique, et en particulier de la Somalie, avec l'ensemble des missions et programmes régionaux de l'Union européenne. Le renforcement de la gouvernance maritime, la formation des acteurs participant à la lutte contre la piraterie et le soutien aux mesures de prévention à terre contribuent également à cette approche globale. Dans ce but, la France participe à la réforme du secteur de la sûreté maritime et en Océan indien à la montée en puissance de centres régionaux en particulier en tant qu'État membre de la Commission de l'Océan Indien et partenaire du Code de conduite de Djibouti. La France appelle plus largement à une participation accrue de la communauté internationale à la sécurisation des mers et à une appropriation régionale des enjeux de sûreté maritime au sein du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS) ou dans d'autres instances européennes et internationales, tout en rappelant que c'est à terre que se règlera le problème de la piraterie, en arrêtant les commanditaires notamment. »

INDICES DE CONNECTIVITÉ DES TRANSPORTS RÉGULIERS

L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers par pays

L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED indique la position d'un pays au sein du réseau mondial de transports maritimes réguliers. Cette connectivité est étroitement liée aux coûts du commerce et à la compétitivité commerciale.

L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers tient compte à la fois de l'évolution de la demande et des décisions prises par les transporteurs, qui dépendent de leur stratégie de mise en service de navires et de leur réaction face aux investissements et aux réformes portuaires dans les pays possédant des ports à conteneurs.

En 2004, pour comparer et analyser la position des pays au sein du réseau mondial de transports maritimes réguliers, la CNUCED a établi l'indice de connectivité des transports réguliers. Cet indice prend en compte cinq éléments : le nombre de navires mis en service vers et depuis les ports maritimes d'un pays, la capacité de charge de conteneurs cumulée de ces navires, le nombre de compagnies qui assurent des services réguliers, le nombre de services et le tonnage maximum de ces navires.

L'indice bilatéral de connectivité des transports maritimes réguliers

Afin de rendre compte du degré de connectivité bilatérale des transports maritimes réguliers, la CNUCED a élaboré un indice de connectivité bilatérale des transports maritimes réguliers. L'indice comporte 160 valeurs par pays, correspondants à la connectivité d'un pays côtier avec les autres pays côtiers. L'indice bilatéral de connectivité tient compte de cinq éléments pour chaque paire de pays côtiers A et B :

- le nombre de transbordements nécessaires pour transporter des marchandises du pays A au pays B (la valeur de l'indice est d'autant plus élevée que ce chiffre est faible) ;
- le nombre de liaisons directes communes aux deux pays A et B ;
- la moyenne géométrique du nombre de liaisons directes du pays A et du pays B ;
- l'intensité de la concurrence observée pour les services reliant les pays A au pays B ;
- la taille du plus grand navire pouvant opérer sur l'itinéraire le plus contraint reliant le pays A au pays B.

C'est un indice symétrique.

L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers par port

En appliquant la même méthodologie que pour l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers au niveau national, la CNUCED a établi un indice de connectivité des transports maritimes réguliers pour plus de 900 ports à conteneurs par an. Chacune des six composantes de l'indice portuaire couvre un aspect essentiel de la connectivité :

- un grand nombre d'escales de navires programmées permet une fréquence de service élevée pour les échanges. Un port « moyen » dans le monde reçoit 12 navires par mois, et un port « médian », 5. Cela signifie qu'un port typique peut s'attendre à une escale de porte-conteneurs tous les six jours environ ;
- une forte capacité totale déployée permet aux expéditeurs d'échanger de grands volumes de marchandises. La moyenne mondiale par port est de 1,6 millions d'EVP ;
- un grand nombre de services réguliers à destination et en provenance du port sont associés à des options de transport maritime pour atteindre différents marchés étrangers. 10 services en moyenne dans le monde sont proposés ;
- un nombre élevé de compagnies de transports maritimes réguliers qui assurent des services est un indicateur du niveau de concurrence sur le marché. La moyenne mondiale pour l'ensemble des ports est de six. La moitié des ports à conteneurs du monde sont desservis par trois compagnies ou moins ;
- les navires de grande taille sont associés à des économies d'échelle sur le segment maritime et à des coûts de transport potentiellement plus faibles. Sur les 960 ports pour 2019, la taille moyenne des navires sur les services exploitant les plus gros navires est de 3 836 EVP ;
- un nombre élevé de ports de destination pouvant être atteints sans transbordement est un indicateur de liaisons directes rapides et fiables avec les marchés étrangers. Il a été empiriquement démontré que le fait de compter sur une liaison maritime régulière directe contribue à réduire les coûts du commerce et à augmenter les volumes d'échanges. Un port moyen compte 28 liaisons directes, tandis qu'un port médian en compte 14.

POUR ALLER PLUS LOIN

- BENSASSI S., MARTNEZ-ZARZOSO I., 2012. « *How Costly Is Modern Maritime Piracy to the International Community ?* », Review of International Economics, 20 (5).
- BURLANDO A., CRISTEA A. D., LEE L.M., 2015. « *The Trade Consequences of Maritime Insecurity: Evidence from Somali Piracy* », Review of International Economics, 23 (3).
- QUY-TOAN D., 2013. *The Pirates of Somalia : Ending the Threat, Rebuilding a Nation*. Washington : World Bank Regional Vice-Presidency for Africa.
- ROBITAILLE M.-C., 2019. « *Maritime Piracy and International Trade* », Defence and Peace Economics. Volume 31, 2020 - Issue 8.
- Hanson S., 2009. *Combating Maritime Piracy Council on Foreign Relations*. New York : Council on Foreign Relations. January.
- United Nations Conference On Trade and Development (UNCTAD), *Maritime Piracy, Part I : An Overview Of Trends Costs and Trade Related Implications*, Studies in Transport Law and Policy, 2014, n° 1.
- United Nations Conference On Trade and Development (UNCTAD), *Maritime Piracy, Part II : An Overview Of The International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy*, Studies in Transport Law and Policy, n° 2, 2014.
- *The State of Maritime Piracy 2019, Assessing The Human Cost*, One Earth Future, Broomfield CO, USA 2020.
- *Review of Maritime Transport 2020*, United Nations Conference On Trade and Development (UNCTAD), 2020, United Nations.
- FUGAZZA M., HOFFMANN J., 2016. « *Maritime Connectivity Since 2006* », UNCTAD Blue Series Papers 72, United Nations Conference on Trade and Development.
- FUGAZZA M., 2015. « *Maritime Connectivity And Trade* », UNCTAD Blue Series Papers 70, United Nations Conference on Trade and Development.
- FUGAZZA M., HOFFMANN J., RAZAFINOMBANA R., 2014. « *Building A Dataset For Bilateral Maritime Connectivity* », UNCTAD Blue Series Papers 61, United Nations Conference on Trade and Development.
- FUGAZZA M., HOFFMANN J., 2017. « *Linear shipping connectivity as determinant of trade* », Journal of Shipping and Trade 2 (1), 1-18.
- *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*, Annual Report, January-December 2020, ReCAAP Information Sharing Centre.
- CUSUMANO P. E., RUZZA S., *Piracy and the Privatisation of Maritime Security Vessel Protection Policies Compared*, Palgrave Macmillan, ISBN 978-3-030-50155-6, 2020.
- *Piraterie et Brigandage Maritime dans le Monde*, Bilan Annuel 2020, MICA Center.
- DE SOUSA J., MERCIER M., « *La piraterie maritime : faits stylisés et mécanismes économiques* », Revue française d'économie, Revue française d'économie, 2019/3, Vol. XXXIV, pp. 167-198.
- BESLEY T., FETZER T., MUELLER H., 2015. « *The Welfare Cost of Lawlessness : Evidence from Somali Piracy* », Journal of the European Economic Association, 13, pp. 203-239.
- HALLWOOD P., MICELI T. J., *Maritime Piracy and its Control*, Palgrave Macmillan, 2015.
- MEJIA M. Q., Jr, KOJIMA C., *Piracy at Sea*, 2013, Mark Sawyer Editors WMU Studies in Maritime Affairs 2, Springer.
- JOUBERT L., *What You Know About Piracy*, One Earth Future, Stable Seas, Safe Seas, may 2020.
- DUPONT C., GOURMELON F., MEUR-FEREC C., HERPERS F., LE VISAGE C., « *Exploring uses of maritime surveillance data for marine spatial planning, A review of scientific literature* », Marine Policy, Elsevier, 2020, 117.
- DONG YANG, LINGXIAO WU, SHUAIAN WANG, HAIYING JIA, KEVIN X. LI, « *How big data enriches maritime research - a critical review of Automatic Identification System (AIS) data applications* », Transport Reviews, Volume 39, 2019, Issue 6.
- *Violence At Sea, How terrorists, insurgents and other extremists exploit the maritime Domain*, One Earth Future, Stable Seas, August 2020.
- DROBENKO B., *La piraterie saisie par le droit*. Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2015.
- KOFFI ERIC KONAN. *Les risques liés au transport maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes*. Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, Thèse, 2018.

A PARAÎTRE

Comparaisons internationales de dépenses de défense et parité de pouvoir d'achat défense, EcoDef Études

Observatoire Économique de la Défense (SGA/DAF/OED)

Balard parcelle Ouest
60 Boulevard du Général Martial Valin • CS 21623 • 75 509 Paris CEDEX 15
Directeur de la publication : Christophe MAURIET
Rédacteur en chef : Christian CALZADA
Maquettage et réalisation : OED
Courriel : daf.oed.fct@intradef.gouv.fr

ISSN 2431-6148 : Ecodéf (En ligne)

www.defense.gouv.fr/sga