

La piraterie maritime dans le golfe d'Aden

État des lieux

Par **Maud Hubert**, chercheuse-stagiaire au GRIP

20 septembre 2010

Résumé

En forte recrudescence depuis quelques années, la piraterie maritime au large de la Somalie a contraint la « communauté internationale » à intervenir militairement pour sécuriser les voies maritimes transitant dans la région. Cette note d'analyse dresse un état des lieux de la piraterie maritime dans le golfe d'Aden (aspects juridiques, origines, enjeux, *modus operandi*) ainsi que des réponses apportées par la « communauté internationale ».

Mots clés : Piraterie, Somalie, Golfe d'Aden, Corne de l'Afrique, EUNAVFOR, Atalante, Ocean Shield, Russie.

Abstract

Maritime piracy in the Gulf of Aden: the current state of play

In strong recrudescence for a few years, maritime piracy off Somalia has had constrained the "international community" to intervene militarily to make safe the maritime ways forwarding in the area. This analysis draws up an inventory of fixtures of maritime piracy in the Gulf of Aden (legal aspects, origins, stakes, *modus operandi*) as well as answers brought by the "international community".

Keywords : Piracy, Somalia, Gulf of Aden, Horn of Africa, EUNAVFOR, Atalanta, Ocean Shield, Russia.

Citation :

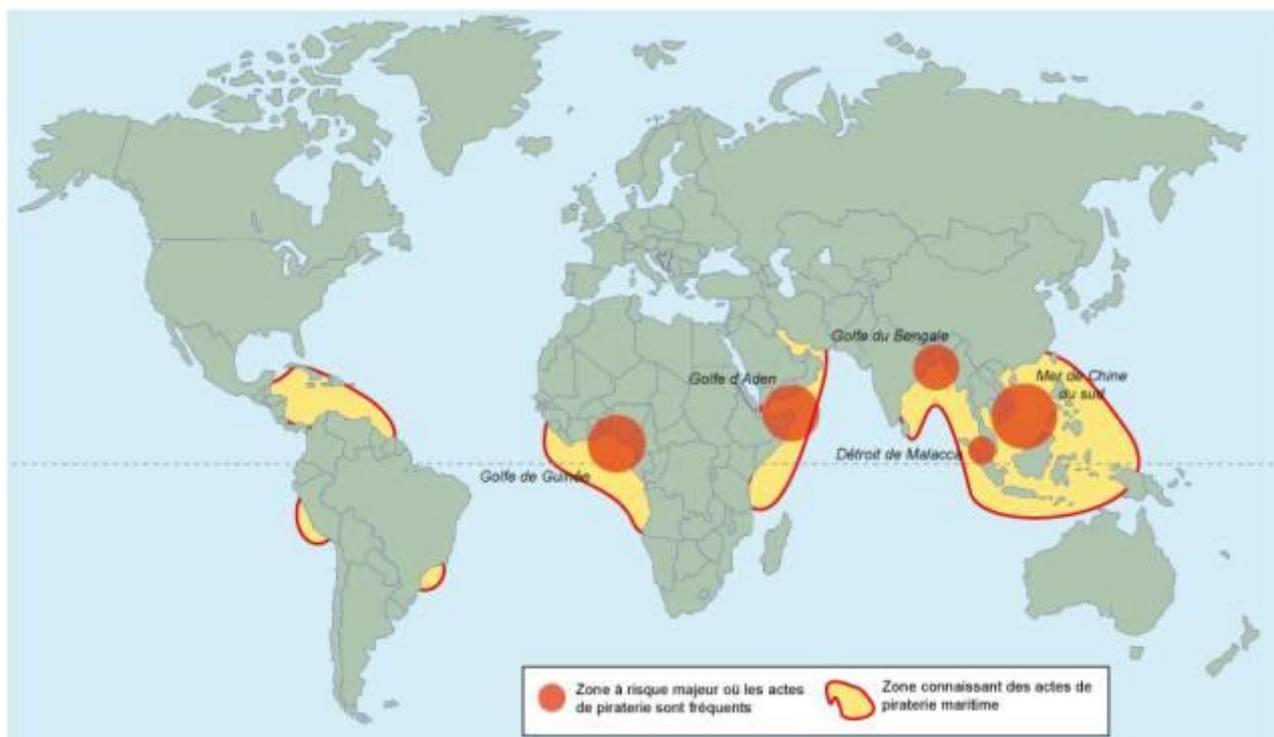
HUBERT Maud, *La piraterie maritime dans le golfe d'Aden : état des lieux*, Note d'Analyse du GRIP, 16 septembre 2010, Bruxelles.

URL : http://www.grip.org/fr/siteweb/images/NOTES_ANALYSE/2010/NA_2010-09-20_FR_M-HUBERT.pdf



Introduction

On la croyait éradiquée, reléguée aux bancs du passé, pourtant, la piraterie est une réalité. En effet, depuis 2004, la recrudescence de la piraterie dans le golfe d'Aden fait les gros titres de la presse internationale. Les attaques des voiliers français *Le Ponant* et le *Carré d'As* ainsi que celle du superpétrolier le *Sirius Star* sont là pour nous le rappeler. Avec un trafic annuel de 25 000 navires, le golfe d'Aden – situé entre la Somalie et le Yémen – constitue un endroit propice à l'essor de ce « business ». Avec près de 111 attaques en 2008 et 217 incidents en 2009, les deux pics de la piraterie moderne, la Corne de l'Afrique est réputée pour être actuellement la zone maritime la plus dangereuse du monde.



Carte de la répartition des actes de piraterie maritime. Source : France diplomatie

Cette note d'analyse a pour objet d'établir un état des lieux de la piraterie maritime dans le golfe d'Aden¹. Elle s'intéresse tout d'abord à définir cette notion. Elle procède ensuite à un tour d'horizon de la piraterie au large de la Corne de l'Afrique en identifiant ses origines et caractéristiques. Enfin, cette note présente le rôle joué par la « communauté internationale » dans la lutte contre ce phénomène ainsi que les difficultés auxquelles celle-ci se retrouve confrontée.

1. La notion de piraterie maritime

La notion de piraterie a été définie par le droit international pour la première fois en 1982 avec l'adoption de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer². Avant cette date, le pirate

1. Toutefois, il ne faut pas oublier que la piraterie maritime touche également d'autres parties du globe.
2. Article 101 de la Convention sur le droit de la mer : « 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 ;

était considéré par la coutume comme étant un « *hostes humani generis* » ou « ennemi du genre humain », sujet à compétence universelle, c'est-à-dire qu'il pouvait être arrêté, jugé et puni par toutes les nations³. De plus, tous les incidents de violence commis en mer par des personnes ne relevant d'aucune autorité étaient traités comme de la piraterie. Cette définition apparaît beaucoup plus large que celle posée par la Convention sur le droit de la mer. En effet, succinctement, « la piraterie se dit de tout acte de violence commis à partir d'un navire privé en haute mer, ou tout autre lieu ne relevant pas de la juridiction d'un État quelconque, à des fins personnelles, contre des personnes ou des biens se trouvant sur un navire autre que celui à partir duquel l'action est entreprise »⁴.

Néanmoins, la définition apportée par le droit de la mer présente une double limitation. *Premièrement*, le droit de la mer ne régit aucunement les actes commis à des fins « politiques », permettant ainsi d'éviter tout amalgame entre la piraterie et le terrorisme. *Deuxièmement*, il limite la qualification de piraterie aux actes commis en haute mer. Alors que la liberté est la règle en haute mer, les États exercent leur souveraineté pleine et entière dans leurs eaux territoriales. Ainsi, les États n'ayant pas consentis à se départir de leur souveraineté quant aux délits perpétrés dans leur mer territoriale se retrouvent alors dans l'impasse : les actes commis dans cette zone n'étant pas considérés comme de la piraterie mais comme du simple brigandage. Comme le souligne Eric Frécon, « ce critère précis de la haute mer se révèle trop restrictif puisqu'il exclut les attaques commises dans les ports et eaux territoriales »⁵, ce qui est paradoxal dans la mesure où c'est précisément dans cette partie de l'espace maritime que les premiers actes de piraterie ont eu lieu. Notons que cette remarque s'applique en particulier au cas de la piraterie maritime au large des côtes somaliennes.

2. La piraterie maritime dans le golfe d'Aden

Depuis quelques années, le golfe d'Aden est devenu le paradis des pirates somaliens. Ce phénomène a trait aux caractéristiques toutes particulières de la région auxquelles les pirates se sont finalement adaptés.

2.1. Origines et enjeux de la piraterie moderne

Une série de facteurs font de la Somalie un terrain propice au développement de ce fléau : (1) la configuration géographique de la zone avec ses 3 700 kilomètres de côtes (golfe, détroit, côtes escarpées) ; (2) la déliquescence de l'État et l'instabilité politique qui y règnent ; et (3) l'extrême pauvreté d'une population pratiquant une pêche de subsistance.

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 ».

3. M. Sauriol, « Piraterie et terrorisme maritime, l'urgence de la modernisation du droit », Université de Montréal, équipe de recherche sur le terrorisme et l'antiterrorisme, 2006. <http://www.erta-tcrg.org/ottawa/piraterie.htm>

4. P. Ntamack Epoh, « Piraterie en Somalie : quelles causes avec quels remèdes ? », *Continental News*, 22 avril 2009. <http://www.continentalnews.fr/actualite/analyse,146/piraterie-en-somalie-quelles-causes-et-quels-remedes,7303.html>

5. E. Frécon, « La dimension terrestre des pirateries somaliennes et indonésiennes », *Hérodote*, 2009, n° 134, p. 85.

Premièrement, la configuration particulière de la région tient une large part dans la propagation de la piraterie et en particulier en raison de trois éléments spécifiques au détroit. Tout d'abord, à l'est, le golfe d'Aden, ouvert en entonnoir sur l'océan Indien, communique avec la mer Rouge, située à l'ouest, par le détroit de Bab el-Mandeb⁶. De par sa situation à l'entrée de la mer Rouge, la Somalie occupe ainsi une position stratégique pour le trafic maritime entre l'Europe et l'Asie. En outre, en raison des difficultés de navigation dans le détroit de Bab el-Mandeb par lequel circulent quotidiennement 45 bâtiments (faible profondeur des eaux, profusion de petites îles, dangerosité des courants marins), les navires qui empruntent le détroit sont obligés de maintenir une allure réduite, ce qui les rend plus vulnérables⁷ aux attaques d'éventuels pirates. Enfin, les côtes rocheuses du golfe d'Aden et de la mer Rouge, parsemées de criques difficilement accessibles de l'intérieur, constituent autant de refuges et repères discrets pour ces derniers⁸.

Deuxièmement, l'absence endémique d'État depuis le début de la guerre civile en 1992 et l'éviction du dictateur Mohamed Siad Barre n'a fait qu'accentuer le phénomène de la piraterie dans la région. Sans véritable gouvernement depuis plus de 17 ans, la Somalie est, en effet, actuellement divisée en trois sous-régions : le Somaliland, le Puntland et le sud du pays, lequel se trouve en situation insurrectionnelle aux mains de milices islamistes armées. La mise en place depuis 2004, sous l'égide de l'ONU, d'un gouvernement fédéral transitoire (GFT) en Somalie n'a rien changé au climat d'instabilité politique qui règne dans ce pays. En effet, le GFT ne contrôle en réalité qu'une partie de la capitale, Mogadiscio. L'islamiste modéré Sheikh Sharif Sheikh Ahmed, élu à la tête du GFT ne dispose actuellement d'aucune légitimité pour imposer ses vues sur la sécurisation du pays⁹ et ce notamment en matière de contrôle des eaux territoriales somaliennes.

Troisièmement, la Somalie, l'un des pays les plus pauvres du monde, constitue un important foyer de population qui, poussée par le désespoir, serait tentée d'embrasser la « carrière » de pirate. En effet, en raison du « pillage »¹⁰ des ressources halieutiques (rendu possible par l'inexistence d'une loi nationale en la matière) par des multinationales étrangères dans la zone économique exclusive (ZEE)¹¹ somalienne – réputée être parmi les plus poissonneuses du monde, notamment en thons – de nombreux pêcheurs ont été privés de leur seul moyen de subsistance. Incapable de faire respecter sa souveraineté¹², le gouvernement somalien, ne disposant pas d'une flotte garde côtière, a laissé libre cours à cette pêche illégale. En réponse à la surexploitation de leur principal source de revenu, les pêcheurs lésés – généralement jeunes et principalement originaires de la région semi-autonome du Puntland – ont décidé de prendre les armes et de mener des

6. « Porte des lamentations » en français.

7. G. Boucherin, « La piraterie maritime bien loin de l'image romanesque », *CEPES*, vol. X, n° 1, 22 janvier 2009. Disponible à l'adresse : www.cepes.uqam.ca

8. A. Gascon, « La piraterie dans le golfe d'Aden : les puissances désarmées ? », *Hérodote*, 2009, n° 134, p. 112.

9. Chr. Ménard, *Rapport d'information n° 1670 déposé par la Commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, Paris : Assemblée nationale, 13 mai 2009, p. 15. <http://www.assemblee-nationale.fr/13/pdf/rap-info/i1670.pdf>

10. R. Lalanne, « Surpêche, pauvreté et piraterie en Somalie », *Guerrillasblog*, 28 novembre 2008. <http://www.guerrillasblog.com/2008/12/piraterie-maritime-en-somalie-7-surpche.html>

11. Dans cette zone, fixée à 200 miles marins des lignes de base, « l'État côtier dispose de droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles (...) ». Il peut donc réglementer l'activité de pêche notamment fixer le volume autorisé des captures. Voir article 56 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982. <http://www.un.org/french/law/los/unclos/part5.htm>

12. A. Diawara, « Somalie : pauvreté et piraterie », *AllAfrica*, 17 avril 2009. <http://fr.allafrica.com/stories/200904200296.html>

représailles contre les intrus¹³. À l'origine, ils abordaient les navires de pêche étrangers en exigeant une « taxe » à titre d'amende pour violation des eaux territoriales du pays¹⁴, remplissant ainsi le rôle de gardes-côtes¹⁵ qu'ils s'étaient donné. Le caractère hautement lucratif de ces actes les a, par la suite, incités à se tourner vers la piraterie à grande échelle.

En perturbant la navigation et le commerce maritime international, les actes de piraterie perpétrés dans le golfe d'Aden posent aujourd'hui un enjeu sécuritaire majeur. Mais au-delà des aspects sécuritaires, la piraterie a de graves conséquences économiques pour deux types d'acteurs. D'une part, la piraterie engendre d'énormes coûts supplémentaires pour les armateurs : augmentation des primes d'assurances, paiement des rançons, augmentation du coût du transit – les navires se détournent des routes maritimes traditionnelles pour éviter cette région. D'autre part, le risque de se faire aborder étant jugé trop grand, les multinationales étrangères préfèrent renoncer à aller pêcher dans cette zone. En conséquence, la pêche au thon a fortement chuté, ce qui a entraîné une augmentation de son prix.

La configuration géographique de la région, sa situation politique ainsi que l'ampleur du trafic maritime dans cette zone ont conduits de nombreux pêcheurs à se faire pirates. Avec le temps, ces derniers se sont adaptés à leur environnement et ont mis en place un mode opératoire qui leur est propre.

2.2. Modus operandi

La façon de procéder des pirates somaliens est aujourd'hui bien connue. Ceux-ci font preuve dans la mise en œuvre de leurs attaques d'une forte capacité d'adaptation et d'une grande imagination. De plus, grâce aux profits engrangés par leurs rapines et les rançons extorquées, les pirates somaliens disposent désormais d'équipements plus sophistiqués (notamment en matière de télécommunications) et d'un arsenal militaire conséquent.

Il faut enfin souligner le fait que le modus operandi des pirates somaliens a évolué dans le temps. Dans un premier temps, les pirates partaient de la côte en utilisant de petites embarcations faciles à manœuvrer pour attaquer les bateaux les plus proches, le plus souvent dans les ports ou au mouillage. Cependant, comme le souligne Romain Lalanne, avec le temps, « l'impossibilité de s'éloigner à plus de 50 miles nautiques des côtes avec ce type d'embarcation a posé un problème certain à la mise en place d'une économie de la piraterie pouvant s'appuyer sur des prises plus importantes »¹⁶, et amené les pirates à améliorer leurs stratégies d'approche. Afin d'étendre leur champ d'action et de mener des opérations en pleine mer, les pirates utilisent désormais des bateaux-mères (lesquels sont le plus souvent des navires « boat jackés ») qui tiennent lieu de base mobile pour leur flottille de petites embarcations rapides, des hors-bords la plupart du temps, qui leur servent à monter à l'assaut de leurs cibles.

La tactique des pirates est assez simple : une fois une cible potentielle repérée par les radars du « bateau mère » – le choix des bateaux dépend essentiellement de la hauteur sur l'eau et de la

13. Ph. Moreau Defarges, « Piraterie maritime, Corne de l'Afrique : les pirates reviennent ! », in Th. de Montbrial et Ph. Moreau Desfarges (dir.), *IFRI RAMSES 2010, Crise mondiale et gouvernance globale*, Paris : Dunod, 2009, p. 242.

14. *Ibidem*.

15. C. Biourge, « Les pirates somaliens, des « gardes-côtes » ? », *RTBF*, 14 avril 2009.

<http://www.rtb.be/info/monde/afrique/les-pirates-somaliens-se-considerent-comme-des-gardes-cote-99080>

16. R. Lalanne, « Piraterie maritime en Somalie : Modes opératoires des pirates », *Guerrillasblog*, 22 décembre 2008.

<http://www.guerillasblog.com/2008/12/piraterie-maritime-en-somalie-3-modes.html>

vitesse – les petites embarcations sont mises à l'eau et partent à l'assaut du navire convoité qu'elles abordent par le franc-bord le plus bas¹⁷. Généralement ces assauts sont assez brefs. S'ils rencontrent une forte résistance, au-delà d'une quinzaine de minutes - temps nécessaire pour les hélicoptères engagés dans la lutte anti-piraterie d'arriver sur les lieux - ils abandonnent la partie et vont tenter leur chance ailleurs. Notons qu'à cet égard, la taille d'un navire n'est pas un handicap. Comme le fait remarquer un rapport de l'Assemblée nationale française¹⁸, plus un bâtiment est grand, plus il est difficile à surveiller pour l'équipage. Les porte-containers, les thoniers et les pétroliers constituent ainsi des proies faciles et des cibles privilégiées pour les pirates modernes¹⁹.

3. La réaction de la « communauté internationale »

Pour des raisons de sécurité évidentes, une intervention rapide de la « communauté internationale » était requise. Le premier réflexe fut la mise en place d'une puissante armada multinationale chargée de croiser au large des côtes somaliennes. Pour mener à bien cette mission dans le golfe d'Aden, la « communauté internationale » s'appuie sur un large corpus de normes juridiques.

3.1. Un cadre juridique substantiel

Comme vu précédemment, la Convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer constitue le socle juridique légitimant la lutte anti-piraterie. Notons qu'un parallèle peut être établi entre la qualification de la piraterie limitée à la haute mer et le régime du droit de poursuite. L'article 111, alinéa 1, de la Convention sur le droit de la mer stipule en effet que « la poursuite d'un navire étranger peut être engagée [dans les eaux internationales] si les autorités compétentes de l'État côtier ont de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet État. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans les eaux archipélagiques, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'État poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à la condition de ne pas avoir été interrompue ». Cette règle, qui, d'un point de vue théorique²⁰, convenait parfaitement à la situation d'origine quand les pirates somaliens sévissaient dans les eaux territoriales et s'enfuyaient vers la haute mer est cependant devenue trop restrictive. En effet, elle ne permet pas de poursuivre les pirates, qui après avoir commis leurs forfaits en haute mer, se réfugient dans les eaux somaliennes, sachant pertinemment qu'ils n'y risquent rien. En effet, comme le précise l'alinéa 3 de l'article 111 de la Convention de Montego Bay, « le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'État dont il relève ou d'un autre État ». En conséquence, il apparaissait nécessaire que le droit international s'adapte à cette évolution (de la piraterie). Afin de déroger au principe de base et créer un « droit de poursuite inversé », le consentement de l'État en cause devait être obtenu.

17. *Ibidem*.

18. Chr. Ménard, *op. cit.*, p. 18.

19. Malgré cette préférence, les bateaux de plaisance intéressent également les pirates. L'attaque du *Ponant* en 2008 en est un excellent exemple. Le 4 avril 2008, le voilier de croisière *le Ponant* battant pavillon français croisant dans le Golfe d'Aden est pris d'assaut par des pirates somaliens. L'équipage est alors pris en otage. Il sera libéré le 11 avril après le versement d'une rançon. Une partie des pirates sera par la suite appréhendée lors d'une opération héliportée montée par *le France* qui a aussi permis de récupérer une partie de la rançon.

20. Théorique dans la mesure où, déjà à l'époque, la Somalie ne disposait d'aucune force maritime susceptible d'exercer ce droit de poursuite.

Pour remédier à ce vide juridique, le Conseil de sécurité a progressivement créé un régime *ad hoc* pour la Somalie afin d'engager la lutte contre les pirates. Celui-ci, rendu possible parce que le gouvernement somalien y consentait, s'est constitué en trois étapes. La première a été l'adoption de la résolution 1816 de juin 2008 qui donne aux États coopérant avec le gouvernement transitoire (GFT) de Somalie la possibilité de pénétrer dans ses eaux territoriales et d'utiliser tous les moyens nécessaires conformes au droit international applicable afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer²¹. Toute intervention au sol est toutefois proscrite. La seconde étape va permettre la levée de cette interdiction. Dans le but de favoriser l'arrestation et le jugement des pirates, la résolution 1851²² de décembre 2008 permet pour un petit nombre d'États, après autorisation du GFT, de mener des actions à terre, sur le territoire somalien. Cette action à terre ne vise que la continuation de la lutte contre la piraterie en mer (poursuite des pirates à terre, appréhension) et non une action coercitive²³. Enfin, afin de pouvoir traduire en justice des personnes responsables d'actes de piraterie commis au large des côtes somaliennes, le Conseil de sécurité des Nations unies, en vertu de la résolution 1918 adoptée le 27 avril 2010, « engage tous les États, y compris ceux de la région, à ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne (...) »²⁴.

3.2. Les opérations en cours

S'appuyant sur le droit international en vigueur, la lutte contre la piraterie s'est tout d'abord limitée à la protection des navires du Programme alimentaire mondial (PAM) grâce à la mission *Alycon* engagée par la France, le Canada, le Danemark et les Pays-bas. Son but était de protéger les

21. « Le Conseil de Sécurité (...) décide que, pour une période de six mois à compter de l'adoption de la présente résolution, les États qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et dont le Gouvernement fédéral de transition aura préalablement communiqué les noms au Secrétaire général sont autorisés :

- a) À entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable ;
- b) À utiliser, dans les eaux territoriales de la Somalie, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable, tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée. »

Résolution 1816 du Conseil de sécurité, New York : Nations Unies, 2 juin 2008, § 7 [S/RES/1816].

22. Cette décision fait suite à une lettre datée du 9 décembre 2008, par laquelle le Président somalien demandait à la communauté internationale « d'aider le Gouvernement fédéral de transition à prendre toutes les mesures voulues pour tenir à distance ceux qui utilisent le territoire et l'espace aérien somaliens pour planifier, favoriser ou commettre des actes de piraterie ou des vols à main armée en mer ». Résolution 1851 du Conseil de sécurité, New York : Nations unies, 16 décembre 2008 [S/RES/1851], § 3.

23. Commissaire général de 1^e classe de la Marine J.-L. Fillon, « L'ampleur des enjeux juridiques », intervention au colloque *La piraterie maritime au XXe siècle : Défis et réponses*, Paris : HEC Marine, 19 mars 2009, p. 7.

http://www.fortunes-de-mer.com/documents%20pdf/legislation/Internationale/Piraterie/CESM_2009_Piraterie_Maritime_XXieme_Siecle_Enjeux_Juridiques_Fillon.pdf

24. Résolution 1918 du Conseil de sécurité, New York : Nations unies, 27 avril 2010 [S/RES/1918], § 3. Notons en outre que l'Union européenne a conclu avec le Kenya (mars 2009) et la République des Seychelles (octobre 2009) des accords sur le transfert à la justice de ces deux pays des pirates arrêtés dans le cadre de l'opération Atalante. Des accords du même type pourraient par ailleurs être conclus prochainement avec l'île Maurice qui a proposé d'accueillir un tribunal régional contre la piraterie. « L'île Maurice d'accord pour accueillir les pirates traduits en justice », *Malango Actualité*, n° 255, 26 août 2010.

navires participant au transport et à l'acheminement de l'aide humanitaire destinée à la Somalie²⁵. Par la suite, le mandat des opérations navales s'est étendu et de nouvelles opérations ont vu le jour. Dans cette zone, à côté des opérations menées sous l'égide de l'UE (Opération EUNAVFOR dite *Atalante*) depuis 2008 et de l'OTAN (Opération *Ocean Shield*²⁶) depuis 2009, la force multinationale *Combined Task Force 151*²⁷ sous commandement américain ainsi que des forces navales d'Iran, de Russie et du Big Four (Chine, Japon, Inde, Corée) se côtoient et se partagent la sécurisation de cette immense espace maritime. L'opération de lutte anti-piraterie la plus célèbre est celle conduite par l'UE. Son objectif est double : (1) protection des navires du PAM qui acheminent l'aide alimentaire aux populations déplacées en Somalie ; et (2) dissuasion, prévention et répression des actes de piraterie.²⁸



Arrestations de suspects par la force Atalante dans le Golfe d'Aden
Crédit : EUNAVFOR / Marine nationale

25. Résolution 1814 du Conseil de sécurité, New York : Nations unies, 15 mai 2008 [S/RES/1814], § 5.

26. Cette opération prend le relais des opérations *Allied Provider* (octobre 2008-mars 2009) et *Allied Protector* (mars-août 2009). La nouveauté de cette opération réside dans le renforcement de son mandat. En effet, outre les manœuvres de dissuasion menées dans l'océan Indien, comme le précise un communiqué de l'Alliance, cette opération pourra également « aider les États régionaux, qui en feront la demande, à développer leur propre capacité de lutte contre les activités pirates » (« Somalie : les opérations anti-pirates renforcées », *RTBF*, 17 août 2009). L'OTAN a prorogé sa mission jusqu'à fin 2012.

27. Cette force multinationale commandée par le contre-amiral Terence Mc Knight, comprend une soixantaine de navires provenant d'une vingtaine de nations. Elle reprend, en partie, les tâches effectuées par la *CFT 150* dans le cadre de l'opération antiterroriste « Liberté immuable ». L'établissement de cette force permettra à la *CFT 150* de se concentrer sur ses activités en donnant à la *CFT 151* la possibilité de se focaliser sur sa mission de contre-piraterie. Notons que certains pays coopèrent à cette opération bien que n'étant pas sous son commandement. Tel est le cas de la Chine, la Russie et l'Inde.

28. Notons par ailleurs que d'autres opérations de lutte contre la piraterie ont été mises en œuvre par une série de pays (Inde, Chine, Malaisie,...) afin d'une part de sécuriser les routes maritimes qui sont vitales pour leur économie, d'autre part, comme dans le cas de l'Inde et de la Chine, afin d'accroître leur influence dans l'océan Indien. Cf. à ce propos A. Sciascia, « La lutte internationale au large de la Somalie depuis 2008, Quels intérêts pour les nations participantes ? », *EchoGéo*, n° 10, 2009, p. 3. <http://echogeo.revues.org/11378>

3.3. Les difficultés

Bien qu'un large éventail de forces soit mobilisé pour lutter contre la piraterie dans le golfe d'Aden, les difficultés restent nombreuses.

Premièrement, la tâche complexe des forces navales n'est pas aisée tant la zone à couvrir est étendue, près de 6 millions de km² à surveiller avec seulement 25 navires. Elle est d'autant plus complexe qu'en raison de la présence de patrouilles, les pirates vont de plus en plus loin en mer, comme l'atteste l'abordage du *Sirius Star* à 833 kilomètres au sud-est de Mombasa²⁹.

Deuxièmement, de telles opérations ont un coût certain : stratégique tout d'abord, en raison de la mobilisation – pas toujours adéquate³⁰ – de bâtiments dans une seule zone, financier ensuite eu égard à l'ampleur du déploiement de navires, et ce pour une durée jusqu'ici indéterminée. Ainsi, rien que pour l'opération *Atalante*, le coût du déploiement s'élevait à 230 millions d'euros par an³¹.

Troisièmement, en dépit de l'existence d'un cadre juridique conséquent, certains pays ont déjà dû faire face aux lacunes de la législation internationale sur la lutte anti-piraterie tels que la Russie. En effet, Moscou a récemment invoqué cet argument : « faute de pouvoir les retenir »³², la Marine russe a relâché les dix pirates somaliens qui avaient détourné le pétrolier *Université de Moscou*. Comme le souligne Andreï Fediachine, « il [est] plus facile de s'en débarrasser que d'engager des procédures judiciaires onéreuses et complexes, dont les résultats étaient incertains »³³. Quelques jours plus tard, une source au ministère russe de la Défense a révélé que les pirates somaliens arrêtés par la Marine russe dans le golfe d'Aden et relâchés sur un petit bateau en pleine mer avaient tous péri, après avoir tenté de rejoindre en vain les côtes somaliennes. Pour l'expert maritime russe Mikhaïl Voïtenko, cette prétendue libération au milieu de l'océan couvrirait une réalité plus sordide à savoir l'exécution en pleine mer des pirates interpellés³⁴. Cet événement montre qu'en cas de défaut de la loi internationale en matière de lutte contre la piraterie maritime, des dérives peuvent apparaître, en particulier la commission, en toute impunité, de violations graves des droits de l'homme³⁵. Prenant note de cet incident, le 19 mai, à l'occasion du Conseil OTAN-Russie, l'ambassadeur de Russie auprès de l'OTAN, Dmitri Rogozine, a rappelé aux

29. M. Mas, « Les pirates somaliens frappent plus loin et plus fort », *RFI*, 19 novembre 2008.

http://www.rfi.fr/actufr/articles/107/article_75046.asp

30. Force est en effet de constater que les moyens utilisés par les marines militaires nationales ne sont pas adaptés type de la piraterie. Les pirates utilisent de petits bateaux très mobiles alors que les forces internationales se basent sur de grands bâtiments conçus pour des batailles navales. Ce problème nous rappelle que les armées occidentales, en générale, ne sont pas équipées pour faire face aux nouvelles menaces, qu'elles soient sur terre, comme en Afghanistan, ou sur mer, dans le golfe d'Aden.

31. « Piraterie : synthèse au 27 avril 2009 », 27 avril 2009, http://www.afcan.org/dossier_piraterie/avril09a.html

32. « La Russie relâche des pirates et réclame une meilleure législation », *Le Matin*, 7 mai 2010.

<http://www.lematin.ch/flash-info/economie/russie-relache-pirates-reclame-meilleure-legislation>

33. A. Fediachine, « L'ONU : un code pénal pour juger les pirates ? », *RIA Novosti*, 25 mai 2010.

<http://fr.rian.ru/discussion/20100525/186763544.html>

34. « Qu'a fait la Marine russe avec dix Somaliens ? », *Le Soir*, 12 mai 2010. <http://archives.lesoir.be/piraterie-qu-a-fait-la-marine-russe-avec-dix-t-20100512-00WRHD.html>?

35. La Somalie a d'ailleurs demandé à la Russie, le 14 mai dernier, une explication « sur la mort de ses citoyens ». Abdirasak Aden, un représentant du ministère de l'Information, ajoute qu'il s'agit certes de gangs mais cela n'exclut pas leur droit à un procès équitable. Pour plus d'informations, lire notamment, A. Hassan, « Somalia calls for Russian explanation on pirates », *Reuters*, 14 mai 2010.

<http://www.alertnet.org/thenews/newsdesk/LDE64C1GI.htm>

États occidentaux l'importance de la résolution 1918 de l'ONU adoptée à l'initiative de la Russie le 27 avril précédent³⁶. Cette résolution invite le secrétaire général des Nations unies à étudier toutes les variantes de la poursuite judiciaire des pirates, dont la création d'une chambre spécialisée auprès d'une juridiction d'un État riverain du Golfe d'Aden ou l'institution d'un tribunal régional ou international habilité à traiter les affaires de piraterie³⁷. Cette initiative résonne comme un espoir de voir enfin le droit international remanié et adapté au regard de la situation présente.



Interpellation de suspects au large de la Somalie par la force Atalante
Source : Bruxelles2.over-blog.com

Conclusion

Malgré l'ampleur du déploiement des forces dans le golfe d'Aden, la piraterie perdure et perdura tant qu'aucune solution à long terme ne sera envisagée. Tout un chacun s'accorde en effet sur ce point : la piraterie nécessite une approche globale par le retour à la paix, la reconstruction de l'État et l'aide au développement. Malheureusement, la reconstruction de l'État tant attendu en Somalie n'est pas pour demain. En effet, la montée en puissance, ces derniers mois, des groupes islamistes radicaux comme Al-Shabab³⁸ fait craindre le pire pour la stabilité de la région³⁹. Le scénario d'une utilisation de la piraterie par ces groupes islamistes ne semble cependant pas être d'actualité. Selon le Groupe de surveillance de l'ONU sur la Somalie, il n'y a « aucune preuve de l'existence d'une coopération structurée entre les pirates et les groupes armés actifs en Somalie. Si de tels liens existaient, [...] il s'agit d'arrangements entre individus et à très petite échelle. »⁴⁰ En outre, il faut rappeler que les militants d'Al-Shabab ont affirmé vouloir imposer en Somalie la

36. « Poursuites pénales contre les pirates : Moscou invite l'OTAN à soutenir son initiative », *RIA Novosti*, 19 mai 2010. <http://fr.rian.ru/world/20100519/186725152.html>

37. *Ibidem*.

38. Un groupe somalien représentant l'aile dure de l'Union des Tribunaux islamiques.

39. F. Wallemacq, « Somalie : les islamistes prennent un repaire de pirates », *RTBF*, 4 mai 2010.

<http://www.rtbef.be/info/monde/somalie/somalie-les-islamistes-prennent-un-repaire-de-pirates-213750>

40. Cité par N. Bossut, *Grandes manœuvres dans le Golfe d'Aden*, Note d'analyse, Bruxelles : Pax Christi, 2010.

<http://www.paxchristiwb.be/files/files/2010-analyse-grandes-manoeuvres-dans-le-golfe-d-aden.pdf>

charia et mettre fin aux activités des pirates (lesquelles sont absolument proscrites par la loi islamique)⁴¹.

Si la situation politique de la Somalie ne permet pas pour le moment d'enrayer l'essor de la piraterie au large de ses côtes, certaines avancées sont toutefois à noter. Tout d'abord, le 29 janvier 2009, les pays de la Corne de l'Afrique – s'inspirant sans doute de la coopération régionale mise en place dans le détroit de Malacca pour lutter contre la piraterie, qui a porté ses fruits – ont adopté à Djibouti un « code de conduite »⁴², dont on parle peu, actuellement non contraignant, à travers lequel les neuf pays signataires s'engagent à mettre en place un réseau de trois centres d'informations (Mombasa, Dar es Salam et Sanaa) sur la piraterie et envisagent d'ouvrir un centre de formation régional des garde-côtes à Djibouti⁴³. Ce code est le premier du genre à avoir été adopté au niveau régional entre des pays arabes et africains pour lutter contre les actes de piraterie dans le golfe d'Aden, la mer Rouge et l'ouest de l'océan Indien. En outre, d'après le Secrétaire général des Nations unies Ban Ki-Moon, des experts onusiens travailleraient à l'uniformisation des normes juridiques sur la lutte contre les pirates et leur remise à la justice. Enfin, en 2007 les cinq États membres de la Commission de l'océan Indien (COI) ont mis en place un Plan régional de surveillance des pêches ayant pour tâche de lutter contre la pêche illégale dans l'océan Indien.

Enfin, au-delà des efforts entrepris par la communauté internationale (notamment l'UE) pour reconstruire l'État somalien et, par là même, lutter contre la piraterie, à travers le soutien apporté à la mission militaire de l'Union africaine en Somalie et des missions de formation des forces de sécurité somaliennes, il faut souligner la réflexion entamée au niveau de l'Organisation des Nations unies pour rechercher une solution permettant d'assurer les poursuites judiciaires des auteurs présumés d'actes de piraterie, et que l'ancien ministre français Jack Lang, nommé conseiller spécial de l'ONU sur les questions liées à la piraterie, est chargé d'approfondir⁴⁴.

41. M. Haji Abdinur, « Somalie : les islamistes lancent la chasse aux pirates », *Cyberpresse*, 3 mai 2010.

<http://www.cyberpresse.ca/international/afrique/201005/03/01-4276527-somalie-les-islamistes-lancent-la-chasse-aux-pirates.php>

42. « Piraterie : neuf États signent un accord de coopération », *Jeune Afrique*, 29 janvier 2009.

<http://www.jeuneafrique.com/Article/DEPAFP20090129T134738Z/-piraterie-Piraterie--neuf-etats-signent-un-accord-de-cooperation.html>

43. Djibouti, Éthiopie, Kenya, Madagascar, Maldives, Seychelles, Somalie, Yémen et Tanzanie.

44. Dans un rapport présenté le 25 août 2010 au Conseil de sécurité, le secrétaire général Ban Ki-Moon a fait état de sept options possibles allant de la consolidation de l'aide apportée par les Nations unies aux pays de la région en matière de poursuite et d'incarcération des pirates présumés à la mise en place par une résolution du Conseil de sécurité, sur la base du chapitre VII de la Charte, d'un tribunal international. Cf. Déclaration du président du Conseil de sécurité, New York, 25 août 2010, S/PRST/2010/16.