

FLIBUSTIERS OU CORSAIRES ?

Des enjeux de l'opération maritime internationale contre la piraterie à proximité des côtes somaliennes

Roland Marchal

Editions Karthala | *Politique africaine*

2009/4 - N° 116
pages 85 à 96

ISSN 0244-7827

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-politique-africaine-2009-4-page-85.htm>

Pour citer cet article :

Marchal Roland, « Flibustiers ou corsaires ? » Des enjeux de l'opération maritime internationale contre la piraterie à proximité des côtes somaliennes,
Politique africaine, 2009/4 N° 116, p. 85-96. DOI : 10.3917/polaf.116.0085

Distribution électronique Cairn.info pour Editions Karthala.

© Editions Karthala. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

ROLAND MARCHAL

FLIBUSTIERS OU CORSAIRES ?

DES ENJEUX DE L'OPÉRATION MARITIME INTERNATIONALE CONTRE LA PIRATERIE À PROXIMITÉ DES CÔTES SOMALIENNES

Si la piraterie au large de la Somalie est un sujet d'inquiétude pour la communauté internationale depuis 2008, force est de constater que cette dernière n'a guère voulu s'intéresser à l'histoire de ce phénomène depuis le début de la guerre civile, histoire qui aurait jeté une lumière crue sur certains intérêts d'États européens et mis en évidence un respect de la souveraineté somalienne à géométrie variable. De plus, la réaction internationale doit être interprétée dans un cadre plus large que celui de la seule piraterie, notamment celui de l'échec de sa politique en Somalie et celui de la régulation des espaces maritimes.

En 2008¹, le Conseil de sécurité des Nations unies vote non moins de quatre résolutions pour circonvenir le développement de la piraterie dans le golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes (n° 1816, 1838, 1846 et 1851²). Cet activisme international peut être mis en regard du rythme nettement plus sénatorial qui prévaut dans la gestion d'autres crises. Il permet aussi de mesurer d'emblée combien la piraterie relève d'une problématique globale, dont le traitement a moins à voir avec la crise somalienne qu'avec une extension du droit international de la mer et un exercice de diplomatie maritime³ qui n'est pas sans rappeler le XVIII^e siècle⁴.

Plutôt que de revenir en détail sur ces enjeux et sur l'actualité du débat stratégique quant au rôle des marines nationales, ce texte entend revenir plus au fond sur trois aspects (ils ne sont pas les seuls) de la piraterie au large des côtes somaliennes. Le premier constitue un point aveugle des discours – toujours vertueux – de la communauté internationale : les origines de ce

1. Une première version de ce texte a été présentée lors d'un colloque sur la piraterie organisé par le Centre culturel français de Sana'a en mars 2009. L'auteur est seul responsable des affirmations qu'il contient.

2. Le texte de ces résolutions est disponible sur <www.un.org>.

3. Y participent en effet non seulement les États-Unis et des États membres de l'Union européenne, mais également les grandes puissances asiatiques (Chine, Japon, Corée du Sud, Malaisie, Inde), la Russie, l'Iran et quelques autres nations.

4. Voir J. E. Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns. State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1994.

phénomène au début des années 1990 et le lien structurel et symbolique entre piraterie et lutte contre les incursions illégales de bateaux de pêche étrangers (y compris européens) dans les eaux somaliennes. Le second interroge les conditions dans lesquelles la lutte contre la piraterie est apparue au printemps 2008 dans le débat international : ce dernier aurait pu ou dû prendre forme en 2005 mais il manquait alors une convergence d'intérêts de différents acteurs internationaux. La dernière partie de ce texte revient brièvement sur l'illusion militaire qui, ici et ailleurs, prévaut sur une approche plus policière : l'armada internationale très coûteuse ne constitue en aucun cas une solution au problème de la piraterie et ses effets contre-productifs vont apparaître rapidement.

UNE COMMUNAUTÉ INTERNATIONALE FRAPPÉE DE MYOPIE ?

La piraterie est un phénomène nouveau dans cette zone du continent africain⁵. Dans les années 1980, quelques bateaux ont été arraisonnés par des combattants du Mouvement national somalien actifs dans le nord-ouest de la Somalie, qui se proclame indépendant en 1991 sous le nom de Somaliland. Si des rançons ont peut-être été versées, ces actes étaient clairement politiques et visaient à faire respecter un *boycott* des ports du Somaliland encore contrôlés par le pouvoir central de Mogadiscio.

C'est après le soulèvement contre Mahamed Siyaad Barre en décembre 1990 que la piraterie se développe de manière significative : elle se concentre alors au large des côtes du nord-est somalien, une région qui devient le Puntland durant l'été 1998, et vise d'abord des bateaux de pêche étrangers, souvent asiatiques mais aussi basés dans les ports de la région (Mombasa, Aden) ou dans des pays de l'Union européenne (l'Espagne et la France sont deux pays souvent cités par les Somaliens). Les cibles se multiplient peu à peu et les bateaux commerciaux sont également concernés. D'abord, les boutres qui assurent l'essentiel du commerce entre la Somalie et le monde extérieur (Dubai surtout), puis, à partir de la fin des années 1990, les bateaux de plus fort tonnage qui, malgré l'absence de gouvernement reconnu, desservent de nouveau les ports du sud de la Somalie, notamment Mogadiscio (port de 'Eel Ma'aan), Merka et Kismaayo.

L'explication tient en un mot : Shifco (Somali High' Seas Fishing Company). Au début des années 1980, l'État somalien crée avec des entrepreneurs privés

5. Nous reprenons ici quelques-uns des éléments de notre article « Peacekeeping Operations and International Crime », International Peace Institute, à paraître. Voir aussi le texte de Stefan Eklöf Amirell dans ce dossier.

italiens cette compagnie de pêche qui possède en 1991 cinq bateaux de pêche et un navire-usine. Shifco bénéficie alors du monopole de la pêche dans les eaux somaliennes et d'un accès privilégié au marché européen, ce qui rend son activité très profitable. Comme d'autres propriétés de l'État somalien (Somali Airlines, par exemple), cette compagnie est dépecée au moment du renversement du régime. Ses bateaux sont accaparés par un Somalien, homme lige dans la constitution de cette entreprise : Shifco redevient miraculeusement une entreprise privée et ses vaisseaux demeurent basés au Yémen⁶. Alors que la guerre dévaste le pays, des profits sont engrangés et, pour éviter toute remise en cause, le nouveau « propriétaire » distribue des prébendes aux différents chefs de guerre qui pourraient nuire à ses intérêts en Somalie.

En même temps, Shifco entend protéger ses droits exclusifs sur les eaux somaliennes, notamment celles du Puntland, les plus poissonneuses. C'est sur cette base que des communautés côtières sont armées et récompensées pour prendre le contrôle de bateaux étrangers pillant les ressources halieutiques somaliennes. D'une certaine manière, il s'agit là d'une convergence d'intérêts réelle entre cette compagnie et les pêcheurs somaliens qui voient leur zone de pêche traditionnelle menacée par les étrangers. Il faut souligner que ladite communauté internationale, y compris pendant la période de décembre 1992 à mars 1995 durant laquelle elle était censée secourir la population et reconstruire l'État en Somalie⁷, est restée indifférente à cette situation pourtant dénoncée par la société civile somalienne lors de toutes les conférences sponsorisées par les Nations unies.

C'est dans cette période que se construit une légitimité populaire des pirates puisqu'ils ne font que reprendre aux étrangers, sous une autre forme, ce que ces derniers ont volé à la Somalie. Cette popularité, quoi qu'en disent les élites somaliennes aujourd'hui, reste très forte et s'appuie sur une vision obsidionale des Somaliens dont la souveraineté nationale est bafouée de mille et une façons non seulement en mer, mais également à terre *via* la présence de troupes étrangères⁸.

6. La vertueuse communauté internationale, à commencer par les Nations unies, a montré peu d'entrain pour pourchasser à l'extérieur de la Somalie ceux qui se sont approprié les avoirs de l'État somalien. Shifco, qui est aujourd'hui reconnue par l'Union européenne, serait un cas d'espèce pour souligner combien les arrangements légaux et extra-légaux ont permis la préservation des intérêts étrangers aux dépens de ceux de la Somalie. Les profiteurs de la guerre civile somalienne ne sont pas toujours ceux qu'on dénonce.

7. Cette intervention internationale prend la forme de deux opérations distinctes : *United Task Force* (Unitaf) de décembre 1992 à mai 1993 et *United Nations Operations in Somalia* (Unosom I et II) de mai 1992 à mars 1995.

8. International Crisis Group, « Somalia: the Trouble with Puntland », *Policy Briefing/Africa Briefing*, n° 64, Nairobi/Bruxelles, 2009.

Toutefois, cette apparente simplicité ne correspond qu'à un pan de la réalité. Shifco veut protéger un monopole pour ses intérêts privés, qui n'ont rien à voir avec ceux de la population ou des pêcheurs. Ce monopole est très tôt battu en brèche non seulement par des opérateurs étrangers, mais également par des hommes d'affaires somaliens qui s'arrogent le droit de vendre les droits de pêche dans certaines zones. On est donc dans une situation de non-droit (il n'y a pas de gouvernement reconnu) où prolifèrent les intermédiaires somaliens qui s'auto-investissent d'une autorité légale (souvent fondée sur la proximité avec tel ou tel leader politico-militaire) pour conclure des contrats avec des entreprises de pêche étrangères.

Dans ce contexte, les communautés côtières sont sollicitées par Shifco pour donner des informations sur la présence de navires étrangers ou pour agir contre eux. Ces actions, menées de façon peu professionnelle, sont souvent dangereuses et, surtout, convainquent, si l'on en croit les témoignages des Somaliens⁹, un certain nombre de bateaux de pêche de s'armer et de « prendre les devants » face à toute approche de barques somaliennes. La protection des droits de pêche devient ainsi plus dangereuse et conduit à une première « professionnalisation » par l'adjonction de miliciens. L'irrégularité des paiements et le simple goût du lucre conduisent certains d'entre eux à arraisonner d'autres navires commerciaux, comme les boutres qui naviguent entre Dubaï et les principaux ports somaliens.

La création du Puntland sous la présidence d'Abdullaahi Yuusuf durant l'été 1998 constitue un second tournant. Ce dernier est en effet très conscient des revenus importants que procure la pêche. Les sommes importantes versées par certains armateurs sur son compte bancaire londonien en sont la preuve. Pour maintenir son appareil militaire, développer une administration civile, aider ses partisans dans le Bas-Jubba, puis regagner un rôle national, il a besoin d'argent, de beaucoup d'argent, et la pêche autant que les taxes perçues au port de Boosaaso constituent une source stratégique de financement.

Sans s'attarder ici sur l'évolution légale du statut de Shifco¹⁰, on constate que le dirigeant du Puntland conclut très vite un contrat avec une société de sécurité sud-africaine (Hart Group) puis, après avoir expulsé cette dernière en 2002, avec une autre basée à Dubaï (Somcan). Ce moment constitue un second saut qualitatif dans la professionnalisation des pirates. En effet, ces deux compagnies (Hart Group et Somcan), initialement sollicitées pour renforcer la sécurité de certains navires, introduisent dans cette région des

9. Entretiens avec d'anciens cadres du ministère des Pêches sous Siyaad Barre et des responsables du gouvernement fédéral transitoire, Nairobi, novembre 2008.

10. En 1999, quelques jours avant son départ de la Commission européenne, Emma Bonino, commissaire à la pêche, délivra un agrément à la compagnie Shifco.

techniques d'abordage modernes, l'usage du « bateau-mère », de hors-bord rapides, de téléphones satellitaires, du GPS, etc. Volontairement ou non, ces deux compagnies deviennent des acteurs sur la scène politique du Puntland et le coût de leurs activités est sujet à de multiples polémiques : chacune en paie le prix par son expulsion. Dans chaque cas, leurs employés somaliens pourtant correctement formés sont mis à pied et laissés sans revenus¹¹.

Il y a peu de différences entre arraisonner un bateau pour son non-respect de la souveraineté somalienne et l'arraisonner pour obtenir une rançon. Le recrutement de compagnies de sécurité par Shifco aurait dû constituer un élément de poids dans la réflexion occidentale pour contrer la piraterie en Somalie. Former des gardes-côtes, comme ce fut le cas en 2009 avec le gouvernement fédéral de transition (GFT), peut conduire à entraîner des pirates si on ne prête pas attention à d'autres éléments politiques et financiers du contexte dans lequel ces personnels doivent évoluer. Cela est d'autant plus vrai que le même type de problème est rencontré sur terre où des combattants formés par l'Éthiopie se retrouvent du côté des insurgés contre le GFT. Toutefois, la propension de ladite communauté internationale à oublier ses échecs antérieurs en Somalie la conduit à prôner des solutions ayant déjà échoué par le passé¹².

Peu avant de devenir le Président du GFT en octobre 2004, Abdullaahi Yuusuf mène une ultime campagne de répression contre les pirates qui utilisent de petits ports du Puntland. Ces derniers trouvent de nouveaux refuges dans les postes côtiers à partir desquels les bandes de pirates opèrent aujourd'hui¹³. Ce *containment* est poursuivi en 2006 de manière limitée grâce aux tribunaux islamiques qui prennent le contrôle de la zone de Harardheere, à partir de laquelle opère aujourd'hui l'un des groupes de pirates les plus puissants¹⁴. Pourtant, en 2007-2008, on assiste à une croissance importante des actes de piraterie : de 35 cas recensés en 2005 et 15 en 2006, on passe à 31 en 2007

11. S. J. Hansen, « Private Security and Local Politics in Somalia », *Review of African Political Economy*, n° 118, 2008, p. 585-598.

12. Voir certaines des recommandations figurant dans Assemblée nationale, *Rapport d'information de la commission de la défense déposé en application de l'article 145 du règlement par la commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, n° 1670, mai 2009, disponible sur <www.assemblee-nationale.fr>.

13. Cet épisode est intéressant car la migration des pirates a également permis une mise à niveau de groupes qui opéraient initialement de manière totalement isolée. Ce contact entre groupes différents a aussi contribué à façonner des régulations communes : par exemple, un bateau ne peut être pris qu'une seule fois en otage, il convient d'offrir aux groupes voisins un petit cadeau lorsqu'une forte rançon est payée, etc.

14. On leur doit notamment la capture d'un supertanker saoudien en novembre 2008 et, sans doute, l'enlèvement des deux agents de la DGSE en juillet 2009 à Mogadiscio pour obtenir, outre une rançon, la libération de camarades actuellement emprisonnés en France.

puis 111 en 2008. La communauté internationale s'émeut : près de 21 000 navires commerciaux, 10 % du transport international de pétrole et près de 7 % du commerce maritime mondial transitent par le golfe d'Aden chaque année...

RÉINSCRIRE LA SOMALIE SUR L'AGENDA INTERNATIONAL

Si les statistiques du Bureau maritime international (BMI) ont un sens, il aurait fallu déclencher une mobilisation générale en 2005, et non en 2008 car les actes de piraterie constatés étaient de trois en 2003, de deux en 2004 et de trente-cinq en 2005 ! Pourtant ce n'est pas ce qui se passe, et les grands médias internationaux ou les forums comme le Conseil de sécurité des Nations unies ne rendent pas compte du caractère exponentiel des actes de piraterie. Tel n'est plus le cas en 2008.

Il est évidemment difficile de reconstruire un processus de mobilisation qui n'a pas été le fait d'un seul pays ou d'une seule organisation. Ce qui suit est donc par essence une description très partielle, même si elle pointe un certain nombre d'éléments importants et souvent mal connus. Nous voudrions ici en souligner quatre.

Le premier tient à la stratégie du Représentant spécial des Nations unies pour la Somalie, Ahmadou Ould Abdallah. Ce dernier, en effet, avec un soutien européen et français, organise un dialogue avec une partie de l'opposition armée (ou du moins son expression politique basée à Asmara) et le GFT, qui débouche en juin 2008 sur la conclusion à Djibouti d'un accord de partage du pouvoir entre islamistes et GFT. Il faut noter qu'il est alors difficile de remobiliser la communauté internationale sur le dossier somalien, qui semble depuis trop longtemps irrésolu. D'une certaine manière, cette dernière a accepté la présence des forces armées éthiopiennes¹⁵, censées éradiquer la présence d'Al-Qaida dénoncée en décembre 2006 par Jendayi Frazer, alors secrétaire d'État adjointe aux Affaires africaines au sein du gouvernement de George W. Bush, et se satisfait d'une situation certes calamiteuse mais qui ne déborde pas de manière patente sur la région¹⁶. Cette analyse a cependant ses limites, entrevues par les Nations unies et certains pays. Les négociations qui aboutissent à un accord de partage du pouvoir et au départ des troupes éthiopiennes visent donc autant à prévenir des activités terroristes dans la région qu'à éviter une cuisante humiliation au régime éthiopien, allié

15. Présentes dès l'été pour défendre le GFT, les troupes éthiopiennes sont entrées en masse en Somalie le 20 décembre 2006 non plus pour sécuriser leurs alliés mais pour défaire les tribunaux islamiques.

16. R. Marchal, «Somalie : un nouveau front anti-terroriste ? », *Les Études du CERI*, n° 135, 2007.

stratégique des Occidentaux dans la Corne de l'Afrique. La piraterie et les dangers qu'elle recèle (ou recèlerait) constituent donc un bon vecteur pour une campagne de diplomatie publique visant à attirer l'attention internationale sur la Somalie, à renouveler l'appui à un GFT élargi et à financer la myriade de projets promus par les Nations unies au nom de la reconstruction de l'État somalien.

La France joue dans ce dispositif un rôle important. D'une part, elle a présidé l'Union européenne à Nairobi pendant toute l'année 2008. Elle est particulièrement proche du Représentant spécial, au point d'ailleurs d'être critiquée pour son appui aux exclusives du diplomate mauritanien, évidemment francophone et francophile même si de solides amitiés à Washington semblent guider ses choix. La posture française ne consiste pas seulement à soutenir une stratégie de négociation. Très rapidement, l'Élysée entrevoit, au-delà de la simple protection de bateaux transportant l'aide alimentaire du Programme alimentaire mondial, l'opportunité de mettre en place une nouvelle opération européenne, moins discutable que celle menée au Tchad et en République centrafricaine et dont les arrière-pensées politiques sont diversement commentées dans les capitales européennes. Il s'agirait alors de la première opération maritime – dénommée *Atalante* – dans le cadre de la Politique européenne de sécurité et de défense. Le Président français sait l'aura et le crédit diplomatique qu'il pourrait en retirer.

Une troisième dynamique est également à l'œuvre et restera sans doute comme le principal effet de la mise en place de l'armada internationale contre la piraterie : la Chine et les États-Unis, alors plutôt en froid, se réconcilient *via* la coordination de leurs opérations dans le golfe d'Aden. De fait, Pékin accepte de participer à une opération militaire non onusienne mettant à mal la souveraineté d'un État africain. Le Japon, quant à lui, toujours aux prises avec sa constitution qui en fait une puissance démilitarisée, peut pour sa part envoyer un navire de guerre, et ainsi continuer de mettre en cause ce carcan constitutionnel.

Enfin, le Yémen, oublié par tant d'analystes, joue quelque peu dans cette histoire le rôle du pompier pyromane, tentant de profiter de l'intérêt international pour obtenir de nouveaux financements pour ses petites guerres intérieures et gérer la crise annoncée par le retour de combattants djihadistes du Pakistan et d'Afghanistan. L'appui international permet ainsi au régime d'Ali Abdallah Saleh au pouvoir à Sana'a depuis 1978 de marquer un point dans sa compétition avec l'Arabie saoudite.

Pour les États-Unis, cette configuration est également intéressante à plus d'un titre. D'une part, les forces navales peuvent se prévaloir d'une utilité que la guerre globale contre le terrorisme initiée par l'administration de

George W. Bush a mise au second plan¹⁷, et ainsi se prémunir, à un moment où la nouvelle administration américaine doit faire des économies, contre d'éventuelles coupes budgétaires. D'autre part, cette crise peut permettre de rehausser le statut d'Africom, commandement militaire unifié pour l'Afrique, né dans la polémique sur un éventuel dessein impérial et qui peine pour de multiples raisons à convaincre les Africains de la banalité de son mandat¹⁸.

UNE ARMADA COMME SOLUTION À LA PIRATERIE ?

La montée en puissance d'une puissante armada à proximité des côtes somaliennes n'est pas la solution : tous les acteurs et analystes, au-delà de profondes différences d'appréciation, le reconnaissent volontiers. La solution, miraculeuse et improbable, est à terre : le contrôle d'un territoire par un État de droit. Plutôt que d'expliquer pourquoi cette solution est irréaliste, détaillons les effets de la présence de cette armada.

D'abord, la présence d'une telle force militaire confirme chez nombre de Somaliens une idée bien ancrée : la communauté internationale a une approche guerrière de leur pays et veut en quelque sorte prendre sa revanche sur l'échec de l'opération onusienne menée entre décembre 1992 et mars 1995. À un moment où la communauté internationale souhaite rompre avec les fondamentaux du contre-terrorisme qui ont prévalu sous l'administration Bush, l'attitude internationale manque de cohérence. Elle en manque d'autant plus que les bateaux de pêche étrangers pillant les ressources somaliennes ne sont pas visés par l'opération de police. On est donc dans un système où la communauté internationale n'est vertueuse que lorsque ses intérêts les plus directs sont menacés. Nombre de publications somaliennes, par exemple, font le parallèle entre les quelque 100 millions de dollars obtenus en 2008 par les pirates et les quelques 300 millions de dollars de bénéfices tirés de la pêche dans les eaux somaliennes. Aucun des deux chiffres n'est vérifiable mais l'important est ailleurs : les étrangers pillent davantage que les flibustiers n'extorquent.

Un autre effet de cette intervention sélective est que le comportement des pirates tend à devenir plus violent que jamais. Avant l'intervention internationale,

17. G. J. Ohls, « Eastern Exit. Rescue "... From the Sea" », *Naval War College Review*, vol. 61, n° 4, 2008, p. 125-148.

18. La piraterie est l'une des cinq priorités affichées par Africom mais, lorsque cela fut décidé en 2006-2007, on pensait surtout au golfe de Guinée. Voir L. Ploch, « Africa Command: US Strategic Interests and the Role of the U.S. Military in Africa », *Congressional Research Service Report*, 2009, <<http://fpc.state.gov>>.

ces bandes négociaient une rançon, à l'inverse de ce qui se passe dans d'autres zones du monde. Elles montraient peu d'appétence pour l'attaque de l'intégrité physique des équipages, et même pour le pillage du cargo des navires pris en otage (faute de grues pour le décharger). En revanche, depuis six mois, les comportements violents au moment de l'abordage tendent à se multiplier, comme d'ailleurs l'usage d'armes plus conséquentes pour viser les bateaux, avec les risques de pollution afférents¹⁹. Cela atteste non seulement la plus grande capacité dissuasive des militaires de l'armada, mais aussi la violence dont certains de leurs navires font preuve contre des chaloupes qui ne sont d'ailleurs pas toujours associées aux activités des flibustiers. La probabilité d'un accident écologique sérieux ou de morts d'hommes lors de la prise de contrôle d'un navire croît donc sérieusement avec la durée de cette opération maritime. La nette diminution des actes de piraterie depuis juin 2009 ne peut aujourd'hui être interprétée comme une victoire de la communauté internationale car, de juin à septembre, la mousson rend très difficile la manœuvre en mer de petits navires (et de hors-bord).

Une troisième conséquence est que la zone d'activité des pirates s'est considérablement étendue depuis le printemps 2008. En 2009, plusieurs bateaux ont été arraisonnés par des pirates somaliens à proximité des Seychelles. Il est clair que la vingtaine de navires surveillant la Somalie durant l'été 2009 ne peuvent suffire à contenir la piraterie si cette dernière opère si loin et fait preuve d'une si grande capacité d'adaptation pour contrer la supériorité technologique et militaire de la police des mers. Cet aspect pose une question toujours irrésolue sur la capacité de renseignement des organisations armées somaliennes. Si certains veulent voir des réseaux de complicités dans les agences maritimes nationales de la région, d'autres soulignent d'une part que plusieurs sites internet fournissent de précieuses données pratiquement en temps réel et, d'autre part, qu'il semble y avoir dans la grande majorité des cas une absence de planification dans l'identification des bateaux poursuivis par les pirates. La principale faiblesse du dispositif réside en fait dans les accords de coopération policière et dans l'analyse même de leurs priorités affichées. Les résolutions votées par le Conseil de sécurité ainsi qu'un certain nombre de textes internationaux antérieurs permettent pourtant une coopération avec les États de la région pour arrêter et juger les pirates mais, de fait, leur mise en œuvre apparaît plus délicate qu'elle ne pouvait le sembler initialement²⁰.

19. Pour une bonne description des techniques utilisées de part et d'autre, lire M. Annati, « Combating Piracy off Somalia », *Military Technology*, n° 3, 2009, p. 32-35.

20. J. Kraska et B. Wilson, « The Co-operative Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden », *Royal United Services Institute (RUSI) Journal*, vol. 154, n° 2, 2009, p. 74-81.

L'absence d'infrastructures légales et carcérales du GFT et du gouvernement du Puntland ne permet pas de les considérer comme des acteurs majeurs dans l'éradication de la piraterie. Les pirates ont bénéficié de complicités au plus haut niveau au Puntland et, si aujourd'hui la lutte contre la piraterie semble prévaloir, il est trop tôt pour savoir s'il s'agit d'un véritable changement de logique politique ou de la prise en compte réaliste des fortes pressions des donateurs. En dehors du territoire somalien les problèmes sont également nombreux, notamment sur le plan légal. *Quid* de la compétence des tribunaux français pour juger les neuf pirates arrêtés au terme de la prise d'otages du Pénant? De la même manière, certains pays, connaissant les très mauvaises conditions carcérales et la corruption des juges au Kenya, hésitent à remettre des pirates aux autorités de ce pays. Derrière le discours triomphaliste sur la coopération régionale, les puissances occidentales mesurent les manques immenses de pays qui ont pourtant bénéficié de leur aide depuis de longues années. Fait plus troublant, l'approche policière, dont tout le monde reconnaît qu'elle est essentielle, n'est pas menée à son terme : la cible de la communauté internationale se limite aux pirates eux-mêmes et très peu est fait pour comprendre comment fonctionne ce nouveau secteur de l'économie somalienne²¹. En effet, la piraterie obéit à des règles communes du monde des affaires somalien. D'une part, des investisseurs sont nécessaires pour acheter l'équipement relativement sophistiqué utilisé aujourd'hui (des vedettes rapides au GPS) et financer la garde d'équipages relativement nombreux pendant de longues semaines (gardes et nourriture). D'autre part, il y a différents types de personnels : ceux capables de guider les bateaux (souvent originaires des communautés côtières), des miliciens qui vont à l'abordage, d'autres en charge de la garde des « équipages otages », etc. La rançon est distribuée en fonction de cette division du travail et ressemble au partage des bénéfices chez les pêcheurs. La diversification clanique à laquelle on a assisté durant l'année 2008 est la marque du succès de ce secteur et traduit la volonté de ses principaux opérateurs de le sécuriser en le socialisant, comme cela s'est fait ailleurs dans les télécommunications ou le transfert d'argent (*hawaalad*).

La communauté internationale pouvait donc chercher à identifier non seulement les complices au sein des autorités du Puntland (cela a été fait très rapidement mais il a fallu de longues négociations pour marginaliser les éléments les plus impliqués), mais également les investisseurs. On sait en effet que près de la moitié des rançons quitte le pays pour être réinjectée dans l'économie des pays environnants (Kenya, Émirats arabes unis, Yémen

21. Une description recoupant partiellement nos propres recherches est disponible dans le rapport du *Somalia Monitoring Group* de décembre 2008, <<http://daccess-ods.un.org>>.

notamment). Or rien ou presque n'a été fait sur ce plan. Cela soulève des interrogations légitimes sur les motivations occidentales et sur la surveillance des milieux d'affaires somaliens prescrite par la lutte globale contre le terrorisme : à force de s'intéresser aux islamistes, perçus comme une menace pour l'ordre régional, oublierait-on que les criminels peuvent aussi être (et sont souvent) des laïcs ?

Le lien entre terrorisme et piraterie a fait les beaux jours de la presse à l'automne 2008, puis les titres à sensation ont cessé faute de preuves tangibles. Une nouvelle fois, l'absence d'analyse de la situation intérieure somalienne a permis les amalgames. De fait, il fallait justifier une opération militaire internationale aussi coûteuse que peu efficace à long terme. Ce lien entre terrorisme et piraterie peut certes exister, mais dans un contexte très différent de ce qu'en disent souvent les médias. Les pirates, dès 2006, ont essayé d'acheter la complicité passive des islamistes, sans guère de succès à l'époque. Aujourd'hui, les islamistes ne sont plus au pouvoir et ont besoin d'argent pour financer leur guerre contre le GFT. Il leur arrive donc de prendre en otages des Occidentaux échangés contre des rançons. Sans doute les pirates, lorsqu'ils résident dans des zones accessibles aux groupes islamistes de l'opposition armée au GFT, peuvent-ils vouloir s'assurer de leur passivité, comme chaque secteur économique paie son obole au gouvernement et à son opposition armée. Sans être improbable, cela n'établit toutefois aucun lien structurel entre piraterie et islamisme radical.

Surévaluer la menace n'est pas la meilleure manière de la contrer. Certes, certaines marines nationales peuvent ainsi faire valoir leur utilité à un moment où les arbitrages budgétaires sont difficiles. Cela permet également – on en a l'illustration en France avec un projet de loi sur la piraterie²² – de proposer de nouvelles régulations des espaces maritimes au plus près des intérêts de certains États. Mais la réduction de la piraterie observable depuis trois mois est en trompe-l'œil : les incidents reprendront très vite, ou dès que la flotte internationale se dégarnira.

Suivant une approche purement sécuritaire, la communauté internationale vient d'aider à la formation de cinq cents gardes-côtes sous l'autorité du GFT basé à Mogadiscio. Compte tenu des problèmes internes et de la fraîcheur des relations entre le GFT et les autorités du Puntland, ces personnels seront livrés à eux-mêmes dès que l'attention et le financement de la communauté internationale se seront détournés.

22. Texte n° 607 rectifié, déposé au Sénat le 3 septembre 2009.

Le face-à-face militaire voulu par la communauté internationale ne permet guère de poser d'autres questions, plus hétérodoxes²³. D'une part, nombre d'armateurs auraient préféré une approche plus discrète car, à tout prendre, les sommes versées sont minimales eu égard à la valeur des bateaux et de leur cargaison. La militarisation de l'approche internationale a rendu les négociations plus longues, les rançons plus élevées. D'autre part, ne fallait-il pas exiger des armateurs des investissements simples et finalement peu onéreux, aptes à dissuader un abordage sans recourir à la présence d'hommes armés sur les bateaux²⁴ ?

Cet épisode montre que la situation somalienne n'est une fois de plus qu'un prétexte pour faire évoluer certains aspects du système international. Que la guerre se poursuive sans relâche faute d'une approche plus politique et que la souveraineté somalienne reste bafouée par des bateaux de pêche opérant aujourd'hui sous la protection paradoxale d'une force internationale sont deux faits, parmi d'autres, qui illustrent les impasses toujours renouvelées de l'action de la communauté internationale en Somalie ■

Roland Marchal
CNRS – Sciences Po – CERI

Abstract

Buccaneers or corsairs? About some issues raised by the international maritime operation against piracy near Somalian coasts

While piracy became in 2008 a major concern for the international community, this latter felt little taste to question the origin of this phenomenon in the early 1990s as this history would have shed light on the interests of certain European states and a very loose respect for Somali sovereignty. The international reaction should be analysed in a broader framework than the sole issue of piracy, including the failure of its policy to stabilize Somalia and the growing need to regulate maritime space.

23. J. Patch, «The Overstated Threat», *Proceedings Magazine (U.S. Naval Institute)*, vol. 134, n° 12, 2008, <<https://www.usni.org>>.

24. Cette solution apparemment simple pose de multiples problèmes légaux : d'abord parce que plus de 90 000 vaisseaux sillonnent les mers, ensuite parce que rien n'est dit sur le statut de ces mercenaires en mer, ni sur le contrôle de ces armes une fois les bateaux arrivés dans un port.