

**Pages
PLUS**

Atalanta : l'UE à l'abordage des pirates

Six mois après, premier bilan de la première opération navale de l'UE

Par Nicolas Gros-Verheyde

La première opération militaire navale de l'Union européenne, chargée de lutter contre la piraterie dans le Golfe d'Aden, a trouvé son rythme de croisière. Ce qui pouvait sembler être une gageure, il y a encore quelques mois – avoir des bateaux de guerre de l'Union européenne sécurisant une portion du globe à plus de 5000 kilomètres de Bruxelles, hors de sa zone « naturelle » - est devenu une réalité. Même si l'opération, baptisée « Atalanta » ou « EUNAVFOR », n'en est qu'à la moitié de son terme, on peut déjà tirer les premières leçons de l'expérience et les évolutions possibles.

L'ENJEU D'UNE EUROPE « PUISSANCE »

Etre la première opération navale de l'UE est, en soi, une innovation. Les concepteurs de l'Europe de la défense n'avaient sans doute pas pensé, il y a dix ans, que l'UE serait capable de mettre au point et mener, sans support extérieur (américain notamment), une opération maritime à plusieurs milliers de kilomètres des côtes européennes. Certes l'Union de l'Europe Occidentale (UEO),

l'ancêtre de la PESD, avait mené des opérations maritimes, durant la guerre du Golfe et au large de la Yougoslavie (voir encadré). Mais le contexte était différent, il s'agissait davantage de coordonner l'engagement de moyens.

Cette opération est surtout la première opération de police internationale de l'Union. Un des objectifs officiellement affichés est de protéger les intérêts économiques européens, à savoir la marine marchande, et de préserver ainsi une des voies principales d'approvisionnement de l'Europe (et du monde) en pétrole, gaz, minerais et équipements divers. Il s'agit aussi de préserver les intérêts particuliers des pêcheurs, surtout espagnols et français, très présents autour des Seychelles.

On est, ici, un peu loin des objectifs définis à Petersberg, il y a presque 20 ans, qui visaient essentiellement au maintien de la paix ou à l'interposition entre deux forces, et beaucoup plus proche de la nouvelle stratégie de sécurité européenne qui vise à lutter contre diverses menaces. On se rapproche ainsi imperceptiblement du « principe d'action » propre à toute puissance ou de la « *clause de*

« *solidarité collective* » inscrite dans le Traité de Lisbonne. On peut le commenter, de façon positive ou négative, mais on ne peut l'ignorer. Ceux qui réclament une Europe de la défense, plus robuste, ne doivent pas s'y méprendre. A la fin de cette mission, un pas sera franchi, tant en termes de capacité militaire que politique. Atalanta remplit ainsi parfaitement l'objectif inscrit à l'article 2 du Traité sur l'Union européenne « *d'affirmer son identité sur la scène internationale* ».

Dans une zone mondiale stratégique, « Atalanta » démontre la capacité de force globale de l'UE, structure à la fois militaire et civile, politique et juridique. Même si aucun responsable ne l'avoue ouvertement, l'UE a « doublé » les Américains et l'OTAN. Présents dans la zone depuis 2002, au titre de l'opération « Enduring freedom », ceux-ci participaient déjà à la lutte anti-piraterie, mais sans s'être dotés d'une force spécifique. De fait, l'opération EUNAVFOR a eu un effet d'entraînement, les Américains créant une nouvelle force, la CTF 151, spécialement dédiée à la lutte anti-piraterie et rassemblant essentiellement des navires américains (auxquels se sont associés les Turcs).



« Atalanta » démontre aussi la capacité de force « globale » de l'UE dans une zone stratégique

UNE OPÉRATION STRUCTURÉE

L'opération « Atalanta » est la seule opération anti-pirates réellement structurée présente dans le Golfe d'Aden (et dans l'Océan indien). Contrairement aux autres forces qui sont dans la zone, la force européenne est présente en permanence, dispose d'un commandement structuré, avec des liaisons organisées avec l'industrie maritime (le MSCHOA), d'accords juridiques avec des pays tiers qui bénéficient à l'ensemble de ses participants (y compris non-membres de l'UE), et bénéficie d'un point d'appui logistique terrestre à Djibouti, grâce à la base française permanente.

Parmi les opérations militaires récentes de l'Union européenne, et même de l'ONU, « Atalanta » est une des seules opérations où ne se pose pas, de façon cruciale, le problème de capacités. « *Bien qu'un responsable d'opération souhaite toujours davantage de moyens, nous pouvons affirmer que nous avons les moyens nécessaires* », confiait Phil Jones, le chef de l'opération, à son démarrage. Et, effectivement, les rotations de bateaux se succèdent sans vraiment de heurt. Au besoin, les navires d'États membres, de passage dans la région, soit à titre national, soit au titre de l'Alliance atlantique, viennent assurer un renfort ponctuel ou la transition entre les deux relèves.

UNE MISSION QUI A FAILLI NE PAS VOIR LE JOUR

Si l'Espagne et la France, conscientisées très tôt par les attaques pirates sur leurs bateaux (pêcheurs, plaisance, etc.), ont poussé rapidement à une opération maritime européenne, de nombreux États étaient plus ou moins réticents (Royaume-Uni et Italie, notamment) pour différentes raisons (économiques et/ou politiques). L'opération a ainsi bien failli ne pas voir le jour. Certains États auraient préféré voir l'OTAN mener l'opération. Pendant de longs mois, les deux organisations (Union européenne et OTAN) ont d'ailleurs préparé, en parallèle, deux opérations. En octobre 2008, encore, lors du Sommet de Budapest, l'Alliance entendait lancer une génération de forces pour lancer son opération.

Aux Nations unies, le vote de deux résolutions successives, le 15 mai et le 2 juin 2008 (1814 et 1816) légitime le recours à une opération internationale en faisant appel à ses États membres. La première demande aux États d'assurer le convoi des bateaux du Programme alimentaire mondial (PAM).

La deuxième autorise le recours à la force (chapitre VII de la charte des Nations unies) contre les actes de piraterie et à pénétrer dans les eaux territoriales somaliennes, avec simple signalement au gouvernement transitoire somalien (GFT).

Parallèlement, les préparatifs d'une opération s'accélérent au niveau européen. Le Conseil des ministres des Affaires étrangères et de la Défense approuve le principe d'une opération, le 26 mai 2008. Et insiste sur la nécessité d'une plus large participation de la communauté internationale à ces escortes. Mais la délicate question du cadre juridique de l'opération (notamment la procédure d'arrestation et de transfèrement des pirates) complique les discussions. Et les Vingt-sept n'arrivent toujours pas à se mettre d'accord sur les contours de l'opération. Inscrit à l'ordre du jour de la réunion des ministres des Affaires étrangères, le 22 juillet, les Vingt-sept conviennent que le dossier n'était pas mur. Le 5 août 2008, le concept de gestion de crise est approuvé (par procédure écrite). Mais la crise en Géorgie qui survient quelques jours plus tard mobilise les esprits et les diplomates les semaines suivantes.

Faute de mieux, le 15 septembre 2008, le Conseil décide la mise en place d'une cellule de coordination (EU NAVCO) chargée « de soutenir les actions de surveillance et de protection ». L'action commune de cette cellule est approuvée dans la foulée, le 19 septembre.

Mais les pirates ne restent pas inactifs. Coup sur coup en septembre, ils s'en prennent à différentes proies : un voilier de plaisance (le Carré d'As), un pétrolier (le Front Voyager), et surtout un navire ukrainien (le Faina), transportant des chars d'assaut et des armes lance-roquettes vers l'Afrique (Kenya ou Sud-Soudan, selon les sources). La nécessité d'une action se fait sentir.

Ce sont en fait les armateurs - au Royaume-Uni, en Italie, en Allemagne... - qui emportent les dernières réticences. Le poids de la Lloyd et des armateurs britanniques, particulièrement, joue pleinement pour l'opération européenne. Quand Libby Purves, une des éditorialistes du *Times*, publie un pamphlet accusant le gouvernement d'inaction, la messe est dite. « *Nos îles sont plus ouvertes au chantage et au danger qu'à n'importe quel autre moment depuis Henry VIII* », conclut-elle.

Quelques jours après, Londres se rallie

officiellement à l'opération européenne. Non sans contrepartie. L'opération sera pilotée du Quartier-général de Northwood (près de Londres) et commandée par un Britannique; le contre-amiral Jones est pressenti. La planification opérationnelle peut vraiment commencer.

Au niveau international, le vote le 7 octobre d'une nouvelle résolution à l'ONU, pave la voie d'une opération de l'UE puisque le Conseil de sécurité salue « *la planification en cours d'une éventuelle opération navale militaire de l'Union européenne* ». Le 10 novembre 2008, le Conseil approuve l'action commune pour le lancement de l'opération « Atalanta ». L'opération est officiellement lancée le 8 décembre 2008, lors du Conseil des ministres des Affaires étrangères. Pour une durée d'un an. ■

Les antécédents navals de l'UEO

En 1987 et 1988, les États membres de l'Union de l'Europe Occidentale (UEO) décident de réagir face à la menace que fait peser sur la liberté de navigation le minage du golfe Persique provoqué par la guerre entre l'Iran et l'Irak. C'est l'opération « Cleansweep », qui permet le déminage d'un couloir maritime de 300 milles à partir du détroit d'Ormuz (ce nom sera repris en 2004 par l'administration Bush pour désigner la chasse aux « terroristes »).

Deux ans plus tard, en 1990, pour faire appliquer l'embargo sur les marchandises sur l'Irak et la résolution 661 du Conseil de sécurité des Nations unies, une coordination des opérations navales européennes est décidée, par les ministres de l'UEO réunis à Paris le 21 août. Un groupe ad hoc, composé de diplomates et militaires, coordonne les opérations navales.

En 1992, le Conseil des ministres de l'UEO décide que les forces navales de l'UEO participeront en Adriatique à la surveillance de l'embargo décrété à l'encontre de l'ex-Yougoslavie. L'OTAN mène de son côté son opération (avec globalement les mêmes moyens). En juin 1993, un commandement unique est mis en place. C'est l'opération « Sharp Guard », qui débute le 15 juin 1993. L'UEO déploie quatre navires et une demi-douzaine d'avions de patrouille maritime. Un élément d'état-major UEO restreint assure le contrôle de l'un des groupes navals conjoints tandis qu'un autre est détaché auprès du QG de l'OTAN, à Naples.

OPÉRATION ATALANTA ANTI-PIRATERIE

Les moyens, les missions, les résultats

Par Nicolas Gros-Verheyde

L'opération européenne de lutte anti-piraterie a progressivement augmenté ses moyens depuis son démarrage. De 3 à 4 navires de guerre, au début décembre 2008, elle comptait, fin mai 2009, une douzaine de navires (Allemands, Espagnol, Français, Suédois, Italien, Grec) et 3 avions. Si le chiffre varie d'un jour à l'autre, en moyenne, 6-7 navires européens (frégates et navire ravitailleur), une dizaine d'hélicoptères (chaque frégate est équipée d'un ou deux hélicoptères) et 2 avions de surveillance maritimes sont mobilisés.

La plupart des pays européens participent à l'opération, notamment tous les États disposant d'une marine (Espagne, France, Grèce, Allemagne, Royaume-Uni, Italie, Suède, Belgique et Pays-Bas). Une exception notable : le Portugal. Les autres pays y participent par l'intermédiaire d'officiers, placés dans les états-majors (Finlande, Lettonie, Roumanie, notamment). En outre, plusieurs pays tiers ont décidé de participer à l'opération (Norvège) ou envisagent de le faire (Suisse).

La base logistique arrière (FHQ Log) est située sur l'aéroport militaire de Djibouti (avec 25 hommes dirigés par un Britannique) et le port de Djibouti. Elle bénéficie de l'appui des troupes européennes basées dans la zone : la France a une base permanente (plus de 2000 personnes, avions de transport et de chasse, navires), l'Allemagne entretient également un détachement logistique dans le cadre de l'opération Enduring Freedom.

A noter que, comme toute opération militaire, le Danemark ne participe pas à l'opération. Ce qui est paradoxal. Car sa marine, présente dans la coalition CTF (lire encadré) est une des plus actives dans la lutte anti-piraterie. Mais ne disposant pas du cadre juridique nécessaire, les saisies de pirates aboutissent généralement à la remise en liberté (sauf si un autre État en demande le transfert, cela a

été le cas pour les Pays-Bas, début janvier, après l'interception du Samanyulo (navire immatriculé aux Antilles néerlandaises).

COMMANDEMENT

L'opération est commandée par un petit



L'opération européenne comptait, fin mai 2009, une douzaine de navires de guerre

État-major multinational dirigé par un contre-amiral britannique (Philip Jones pour les six premiers mois, remplacé par Peter D. Hudson), assisté d'un adjoint – le contre-amiral Français Jean-Pierre Labonne (pour les six premiers mois) puis l'amiral de flotille allemand Torsten Kähler (pour les six mois suivants). La relève des commandements est prévue début juin.

Le quartier général d'opération (OHQ) est situé à Northwood (à 25 miles au nord de Londres) qui abrite également le commandement conjoint des opérations britanniques outre-mer (Iraq, Afghanistan, ...) et un des commandements interalliés maritimes de l'OTAN.

Dans la zone, le commandant de la force (en mer) est assuré directement sur une des frégates, par rotation entre plusieurs pays. Après le commodore grec Antonios Papaioannou qui a assuré le commandement, de décembre à mars, depuis la frégate grecque « Psara », un Espagnol a pris le relais, en avril 2009, Juan Garat Caramé. A partir d'août 2009, il sera, à son tour, relevé par un Néerlandais.

FINANCEMENT

L'opération est financée essentiellement par les États membres. On estime qu'un avion de patrouille maritime de type Orion, avec son équipage et sa maintenance revient à 30 millions d'euros sur une année pleine (selon les Espagnols). Tandis qu'une frégate revient (selon le budget allemand) à environ 40 millions d'euros sur une année pleine. Le budget global

Les autres forces multinationales

Plusieurs autres forces multinationales sont présentes dans la zone. Certaines sont permanentes et plus ou moins spécialisées. La coalition CTF-151, mise en place par les Américains, qui comprend des bateaux coréen et turc, est spécifiquement dédiée à la lutte anti-piraterie. Tandis que les autres (CTF 150, CTF 152) sont davantage consacrés à la lutte anti-terroriste, dans le cadre de l'opération « Enduring freedom ». Commandée à tour de rôle par un pays membre de la coalition (le Danemark, la France, l'Allemagne l'ont successivement commandée), elles peuvent prêter cependant main forte à la lutte anti-piraterie.

De nombreux États - la Russie et l'Inde, tout d'abord, rejoints par la Chine, la Malaisie, le Japon, la Corée du Sud, l'Australie... - ont envoyé des bateaux sur la zone. Sont présents également les navires des garde-côtes d'Arabie Saoudite, du Yémen et de Somalie (Puntland ou Somaliland notamment).

L'OTAN a décidé de profiter du passage dans la zone, plusieurs fois par an, de navires membres d'un de ses groupements permanents (SNMG), qui effectuent des visites de port ou des exercices de routine, pour mener à l'aller et au retour, une mission de dissuasion. Un apport précieux, bien que ponctuel, aux forces déjà présentes dans la zone.

de l'opération revient donc aux alentours de 300 millions d'euros. Seule une petite partie de ses frais est pris en charge par le mécanisme de solidarité « Athena » (les frais d'état-major) : 8,3 millions d'euros.

CENTRE D'ASSISTANCE MARITIME

Parallèlement à l'opération militaire proprement dite, l'Union européenne a mis en place un Centre de sécurité maritime pour la Corne de l'Afrique (MSC-HOA). Celui-ci est placé sous l'autorité du contre-amiral commandant l'opération, et basé à l'OHQ de Northwood.

L'objectif est d'assister les navires présents

dans le Golfe d'Aden, au large de la Somalie et de la Corne de l'Afrique, en leur donnant des informations – en temps réel – sur les risques encourus dans les eaux traversées, et toutes les informations et conseils propres à réduire le risque d'attaques de pirates. Le MSC-HOA recommande ainsi aux propriétaires ou capitaines de navires, d'enregistrer, via un site web - de manière sécurisée - les positions de leurs navires, leurs trajets et leur cargaison, afin de pouvoir être à même de cerner quels navires ont besoin d'une assistance spécifique, et d'intervenir rapidement.

Elle est à même également de donner des

conseils sur les attaques, en temps réel, ou les manœuvres d'évitement (utilisation des pompes à incendie, accélération moteur et zigzag pour créer un effet de vague, etc...).

Le dispositif est assez original. C'est, en effet, la première fois qu'une opération militaire de l'UE met à disposition des principaux acteurs économiques concernés, de façon transparente, un service « dédié » d'information et de renseignement. Des spécialistes de la marine marchande sont d'ailleurs présents dans le Centre, assurant ainsi la liaison entre l'industrie maritime et les forces militaires opérant dans la région. ■

OPÉRATION ATALANTA ANTI-PIRATERIE

Une opération à trois facettes : humanitaire, économique, policière

La mission prioritaire de « EUNAVFOR Atalanta » est d'assurer l'accompagnement des bateaux du Programme alimentaire mondial (PAM) qui acheminent l'aide humanitaire à la Somalie. Une tâche jusqu'alors assurée par des États individuellement (France, Pays-Bas, Canada). Mais on se souvient des difficultés que rencontrait le PAM, il y a encore quelques mois, obligé de quémander auprès de chaque État, à tour de rôle, leur assistance et leur protection pour escorter ces bateaux.

EUNAVFOR dispose aujourd'hui des moyens pour assurer cette mission. Ce qui n'est pas un mince succès. Début mai, plus d'une vingtaine d'escortes vers la Somalie ont ainsi pu avoir lieu, délivrant 130 000 tonnes de nourriture, permettant de nourrir chaque jour environ 1,6-1,7 million de personnes. Une escorte d'un bateau du PAM a également eu lieu vers la Corée du Nord, en début de mission.

La deuxième mission d'EUNAVFOR est d'assurer la sécurité des navires marchands « les plus vulnérables ». « Vous ne pouvez pas prétendre, avec quelques navires, éradiquer la piraterie. Mais nous ferons une contribution utile à la lutte contre le phénomène », avait expliqué le contre-amiral Phil Jones, lors du démarrage de la mission. Cette mission se trouve aujourd'hui remplie de deux manières. D'abord, la mise en place d'un double corridor « sécurisé ». Un corridor était déjà en place avant EUNAVFOR, il a été déplacé, plus loin des côtes yéménites, pour éviter des attaques surprises, et doublé avec un couloir descendant et un

couloir montant. Ensuite, les escortes en « convoi », pour les bateaux plus vulnérables. Une centaine de navires marchands ont ainsi pu être accompagnés lors d'une vingtaine d'escortes. Même si tous les navires escortés ont pu ainsi échapper aux attaques de pirates, ceux-ci n'ont pas hésité, parfois avec succès à s'en prendre à des navires, proches de ces convois.

Le travail se fait en étroite coordination avec les autres forces présentes dans la zone, comme la coalition anti-terroristes, dont le QG est à Bahreïn (US Navy) ou de l'OTAN (qui a une « force permanente maritime » SNMG dans la zone). « Nous partageons des informations, des renseignements sur l'activité des pirates » explique le contre-amiral Jones. Ces informations transitent par un « chat » informatique sécurisé. Les escortes sont notamment menées de concert avec les autres navires des forces présentes dans la région (CTF, OTAN, Russie, Inde...).

La troisième mission est d'assurer la dissuasion et l'arrestation des pirates. Un objectif qui, sans être prioritaire, est devenu aujourd'hui une des clefs du succès de l'opération. Certes le nombre d'attaques pirates est en hausse continue depuis un an (voir encadré). Mais deux éléments permettent de jauger l'efficacité de l'opération. D'une part, le taux d'attaques « réussies » a diminué. De presque un sur deux, il est passé à un sur quatre au premier trimestre. D'autre part, le nombre d'arrestations et de remises en justice est conséquent (voir détails plus loin). Enfin, ainsi que l'a annoncé le premier commandant de l'opération, Phil

Jones, les forces multinationales avaient détruit 4 bateaux-mères début mai. Le tout a été réalisé sans effusion de sang. Malgré les risques d'intervention, l'opération n'avait causé en six mois que trois blessés (1 marin et 2 pirates). Toutes les autres opérations durant la même période de temps se sont soldées par des décès de pirates.

En revanche, Atalanta ne mène normalement pas de mission de recherche de pirates, ou de libération d'otages (voir entretien avec le contre-amiral Labonne).

Attaques en hausse

En 2008, le nombre des actes de piraterie dans la région du Golfe d'Aden a explosé (il a été multiplié par trois par rapport à 2007), selon le rapport du Bureau maritime international. 111 navires ont été attaqués au large de la Somalie (mer rouge et Golfe d'Aden) et 43 détournés. A cela il faut ajouter 17 attaques dans l'Océan indien (Tanzanie, Kenya, Seychelles). Et l'escalade continue en 2009. Pour le seul premier trimestre 2009, on recense 114 bateaux attaqués et 29 saisis. Avec un renforcement notable du danger autour des Seychelles et de l'Océan indien : une attaque sur deux ou trois se produit dorénavant dans cette zone.

Les pirates ont en permanence entre leurs mains entre 10 et 20 navires, et 200 marins en otage. Le montant cumulé des rançons pourrait atteindre entre 30 et 150 millions de dollars.

PRISES D'OTAGE = ZONE NATIONALE

L'intervention militaire en cas de prise d'otages appartient uniquement à l'État du pavillon. Peu de pays ont utilisé la force, la grande majorité préférant négocier. Deux pays font exception : la France et les États-Unis. Dans une opération épique, début avril 2008, après la libération des otages du Ponant (un navire de croisière de la CMA-CGM) par versement de rançon, la marine française intervient directement sur le territoire somalien pour récupérer les pirates et une partie de la rançon. Six pirates sont rapatriés sur Paris pour être jugés. A nouveau, en septembre 2008, après la capture d'un voilier de plaisance, le Carré d'As, les commandos marins français interviennent, libèrent les otages et arrêtent six pirates (un septième est tué dans l'opération). Troisième intervention, en avril 2009, sur un voilier de plaisance, le Tanit. Les otages sont libérés. Mais un décède dans l'opération. Par tir non identifié officiellement (même si l'origine semble être française). Deux pirates sont également tués. Et trois autres arrêtés. Dans ce type d'opérations interviennent normalement les moyens militaires des États concernés, sous leur propre pavillon. Mais d'autres navires interviennent en soutien. Ainsi durant l'opération sur le Tanit, un navire allemand, le Mecklenburg-Vorpommern qui disposait d'un bloc chirurgical, a été prépositionné en soutien.

INTERCEPTION OPÉRÉES PAR ATALANTA

L'opération Atalanta a pu procéder - selon un bilan officieux établi par *Europolitique* au 27 mai 2009 - à 108 arrestations. Sur ce nombre, seuls 14 ont été libérés et désarmés; 86 entendus par la justice; et 8 sont en attente d'être transférés. La plupart des suspects (52) arrêtés par Atalanta ont été transférés au Kenya - sous l'effet de l'accord signé par l'UE - les autres (25) en Somalie ou aux Seychelles, par un tour de passe-passe juridique ou opérationnel. Les navires reprenant le temps de la remise aux autorités - non agréés par l'Union européenne - leur pavillon national (ces pirates ne sont ainsi pas décomptés dans le bilan officiel dressé par EUNAVFOR).

L'opération européenne atteint ainsi un des meilleurs « scores » de traduction devant

les tribunaux : 8 pirates sur 10 appréhendés étant remis aux autorités judiciaires. Selon un décompte effectué par *Europolitique*, ce taux atteint 7 sur 10 pour les opérations nationales, 3 sur 10 pour la coalition américaine CTF 151 et un peu plus d'1 sur 10 pour l'opération de l'OTAN; la règle de procédure de l'OTAN se contentant en « catch and release » (arrestation puis libération).

Transfert au Kenya :

- 9 pirates appréhendés, le 3 mars 2009, par la frégate allemande Rheinland-Pfalz aidée



L'arrestation des pirates est devenue la phase la plus médiatique d'une opération. Ici l'arrestation de pirates par la frégate allemande en mars 2009

© EUNAVFOR / Bundeswehr

d'un hélicoptère américain de l'USS Monterey (de la CTF-151), après l'attaque d'un navire de commerce, battant pavillon d'Antigua, le MV Courier. Le parquet de Hambourg a ouvert une enquête, le propriétaire du navire étant allemand. Mais, le gouvernement fédéral s'est orienté vers une remise aux autorités du Kenya. Les suspects ont été remis à la police kenyane, à Mombasa, le 10 mars.

- 7 pirates remis, le 7 avril 2009, par la frégate allemande Rheinland-Pfalz, après l'attaque du pétrolier ravitailleur de la flotte Atalanta, le SPS Spessart, le 29 mars. L'Allemagne a renoncé à la possible compétence de ses tribunaux.

- 11 hommes arrêtés par la frégate française Nivôse, le 15 avril 2009, après l'attaque du MV Safmarine Asia, navire battant pavillon libérien, et remis à Mombasa le 22 avril.

- 11 hommes arrêtés par la frégate française Nivôse le 3 mai 2009 en flagrant délit alors qu'ils tentaient d'attaquer le navire militaire, et remis à Mombasa, le 8 mai 2009. La France a renoncé à la possible compétence de ses tribunaux.

- 13 hommes arrêtés successivement les 6 et 7 mai 2009 par la marine espagnole après les attaques de deux navires — le Nepheli (grec sous pavillon panaméen) et le Anny

Petrakis (cargo maltais) — ont été livrés par le Marques della Ensanada, le 16 mai 2009 au Kenya. Le 14ème pirate arrêté, blessé dans l'opération, a été évacué sur Djibouti. Un juge espagnol a requis le jugement en Espagne. Mais le gouvernement et le procureur espagnol, pas très chauds de cette autosaisine, s'y sont opposés.

- 7 pirates arrêtés par la corvette suédoise, HMS Malmö, le 26 mai 2009, après l'attaque d'un navire grec MV Antonis.

Rapatriement en Europe

- 9 pirates saisis, vendredi 22 mai, par la frégate italienne, le Maestrale, pourraient être rapatriés à Rome pour être jugés par la justice italienne, après l'attaque de navires grec Maria K et américain Maersk Virginia.

Remise aux autorités de Somalie ou des Seychelles :

- 8 pirates Somaliens, arrêtés par l'Aviso français Premier Maître L'Her, le 1er janvier 2009, sur une tentative d'attaque du cargo panaméen

S. Vénus, ont été remis aux autorités du Puntland.

- 9 suspects ont été remis aux gardes-côtes somaliens par le Floréal, le 29 janvier 2009, après une tentative d'attaque sur l'African Rubis, navire sous pavillon maltais.

- 9 hommes appréhendés par la frégate espagnole Numancia, le 26 avril 2009, dans une opération avec la marine indienne, après l'attaque du navire de croisière italien MSC Melody. Officiellement, les suspects ont été relâchés puis repris, immédiatement, par les gardes-côtes des Seychelles à proximité. Une procédure nécessaire faute d'accord entre l'UE et les Seychelles.

Libération sur le champ :

- 6 hommes appréhendés par la frégate allemande Karlsruhe, le 25 décembre 2008, relâchés sur ordre de Berlin.

- 5 hommes appréhendés par le navire grec Psara après l'attaque d'un pétrolier norvégien sous pavillon danois, le Sigloo Tor, le 30 mars 2009.

- 3 hommes appréhendés par la frégate française Nivôse, le 30 avril 2009 à bord de ce qui semblait un bateau-mère. Des brassières de sauvetage d'un bateau pris par les pirates ont été retrouvées, mais aucune arme à bord. Sans preuve tangible, la libération était inéluctable. ■

OPÉRATION ATALANTA ANTI-PIRATERIE

Des pirates très bien organisés

Par Nicolas Gros-Verheyde

La piraterie, ses causes, son organisation, restent encore un mystère. Mais l'un des mérites de l'opération Atalanta est de pouvoir en cerner certaines causes et modalités d'organisation.

TROIS CAUSES

Plusieurs faits semblent fonder la piraterie. Tout d'abord, la pauvreté. Devenir pirate dans un pays pauvre comme la Somalie est la perspective d'un revenu assuré. Un marin engagé dans une opération, peut gagner environ plusieurs milliers de dollars. Une somme importante quand on sait que le revenu ne dépasse pas 1 dollar par jour. La mise de départ pour une opération peut ainsi être de 20 000 dollars, alors que le revenu espéré dépasse le million d'euros. Les rançons versées oscillent entre 1,5 et 3 millions d'euros. Avec un risque très faible.

Deuxième élément, la désagrégation de l'État somalien, permet, facilite, encourage la piraterie. Avec une large portion du territoire qui lui échappe totalement. Et des tendances centrifuges, s'exprimant sous forme de revendications indépendantistes (Somaliland, ancienne colonie britannique) ou autonomistes (Puntland).

Le troisième élément est la « volonté de revanche » par rapport au pillage des ressources somaliennes (pêche illégale ou rejet de produits toxiques). Un élément plus flou mais qu'ont pu percevoir les responsables d'Atalanta lors de leurs prises de contact avec la diaspora somalienne à Londres, comme l'a confirmé récemment le premier chef de l'opération, le contre-amiral, Phil Jones.

ORGANISATION EN BANDE

La piraterie semble être le fait de plusieurs bandes qui opèrent sur un modus vivendi calqué sur l'organisation de la pêche. Des noyaux différents : ceux qui interviennent, ceux qui surveillent le bateau et les otages, ceux qui négocient la rançon. Des bateaux mères, qui permettent d'aller loin en mer, et autour desquels opèrent plusieurs skiffs (des petits bateaux de pêche). La plupart des pirates sont des gens de mer - d'anciens pêcheurs, voire d'anciens garde-côtes (certains formés par les programmes internationaux).

Les moyens utilisés sont assez rudimentaires - que ce soit en matière de skiffs

ou d'armes. Des armes basiques, plutôt anciennes (AK147, RPG...) de fabrication russe ou chinoise, qui servent davantage à intimider qu'à tuer. Ils sont cependant équipés des moyens classiques de liaison (radio VHS, GSM) qui leur permettent de se tenir au courant. Et des armes plus récentes ont fait leur apparition (fusil M. 16 de fabrication américaine).

Les pirates somaliens ont une large autonomie tactique - qui permet d'évoluer et de faire face à différentes situations. Nous avons ainsi constaté, explique le contre-amiral Jones, que « les bateaux mères

s'échangent des informations sur les navires vus ou à attaquer ». D'après plusieurs sources, il semblerait que certains des pirates aient été formés soit comme militaires dans les écoles soviétiques (témoignage d'un ancien contre-amiral soviétique Sergey Bliznyuk publié dans Gazeta Po Kievski et relaté par Lloyd List), soit comme garde-côtes par des sociétés privées, notamment dans le cadre de l'effort international pour soutenir la Somalie (Roger Middelton).

Si les objectifs des pirates sont la délinquance de haute mer : saisir les bateaux, s'en assurer un profit assez rapide, mais sans victimes, la crainte des milieux internationaux et des autorités régionales (comme à Djibouti) est de voir la piraterie devenir plus internationale avec l'arrivée des mafias (européennes), la présence d'armement plus important, plus moderne - notamment des missiles sol-air (type Stinger) qui pourraient être utilisés contre les hélicoptères. Des rumeurs persistantes font également état de ce type d'armement mais ces faits n'ont jamais, pour l'instant, été étayés. Ce serait un signe vers un enchaînement du banditisme au terrorisme.

L'OBJECTIF D'EUNAVFOR

L'intérêt stratégique de la communauté internationale - et donc d'EUNAVFOR et des autres forces internationales engagées dans le Golfe d'Aden - est donc de réequi-

librer la tendance régionale à l'impunité, d'augmenter le risque d'être pris et ainsi de diminuer l'attrait pour d'autres bandes organisées de venir sur « ce marché ».

Jusqu'à l'arrivée des forces multinationales, le seul véritable risque pour les pirates était la noyade. La plupart des décès constatés l'ont été pour cette cause (six pirates notamment noyés dans le renversement de leur skiff après

la remise de la rançon pour le Sirius Star).

Maintenant il existe deux risques : être tué et être prisonnier. Même si aucun pirate n'a été tué dans une opération EUNAVFOR, jusqu'à mai,

en revanche, plusieurs l'ont été lors d'un engagement avec un navire militaire : trois lors d'un heurt avec le navire britannique « Cumberland », sous pavillon de l'OTAN, en novembre 2008 ; 5 autres dans deux opérations consécutives de libération des otages, l'une menée par la marine française (Tanit), l'autre par la marine américaine (Maersk Alabama). Le cas le plus dramatique recensé ces derniers mois dans la zone est le décès de 15 personnes, la plupart pêcheurs d'un bateau thaïlandais, pris en otage par les pirates, et coulé par la marine indienne dans ce qui ressemble à une « bavure ».

Les démocraties ne pouvant avoir comme objectif de tuer les pirates, l'objectif le plus précis est de traduire ces pirates devant la justice. Un processus qui se heurte à maintes difficultés, techniques, légales, politiques. Mais somme toute réussi. Selon nos sources, en un an, environ 200 suspects ont été remis aux autorités judiciaires, le plus souvent des pays riverains (Yémen, Puntland-Somalie, Kenya, Seychelles), de façon plus rare des pays du pavillon attaqué. 21 ont ainsi été rapatriés en France (15) aux Pays-Bas (5) et aux Etats-Unis (1) pour jugement.

Le risque d'être pris lors d'une attaque d'un navire est désormais monté à 1 sur 3 environ. Ce qui n'est pas encore dissuasif pour des pirates pauvres. Mais permet de « circonscrire » le nombre de candidats potentiels. ■



La plupart des pirates sont des gens de mer - d'anciens pêcheurs, voire d'anciens garde-côtes

© EUNAVFOR

OPÉRATION ATALANTA ANTI-PIRATERIE

Le volet légal de l'opération

C'est autour de l'arrestation et, surtout, du jugement des suspects pirates que se concentrent toutes les difficultés de l'opération « Atalanta ». D'où l'importance du cadre juridique de l'opération comme des arrestations. Le tout étant compliqué par la juxtaposition de dispositions internationales, coutumières et nationales qui ne s'intègrent pas parfaitement dans une procédure judiciaire. Une simple erreur de procédure pouvant conduire à l'obligation de libérer des suspects.

BASE LÉGALE

La base de l'Action commune est l'article 14, son article 25, troisième alinéa, et son article 28, paragraphe 3. L'article 14 régit de façon générale les actions communes : « *Celles-ci concernent certaines situations où une action opérationnelle de l'Union est jugée nécessaire.* » L'article 25 vise l'organisation du Comité politique et de sécurité (COPS) pour « *le contrôle politique et la direction stratégique des opérations de gestion de crise.* » L'article 28 organise le mécanisme de financement (mécanisme de solidarité entre États membres, extra-budgétaire Athéna).

Ce sont les résolutions de l'ONU, avec la convention de Montego Bay, qui fournissent non seulement la légitimation de l'usage de la force mais aussi de l'autorisation de pénétrer dans les eaux territoriales et l'espace aérien « surjacent » de la Somalie, aux fins de réprimer la piraterie.

La résolution (1816) du Conseil de sécurité de l'ONU, adoptée le 2 juin, autorise, pour six mois renouvelables, « *les États qui coopèrent avec le Gouvernement de transition somalien (à) pénétrer dans les eaux territoriales de la Somalie, dans le but de réprimer la piraterie et le vol à main armée en mer.* » Les États sont habilités à « *recourir à tous les moyens nécessaires* », tout en respectant « *les dispositions du droit international concernant les actions en haute mer.* »

Le gouvernement transitoire somalien doit être averti de toutes les « *offres de collaboration* ». L'UE a ainsi envoyé une lettre, le 30 octobre 2008, au gouvernement de transition somalien, « *qui contient des propositions quant à l'exercice de juridiction à l'encontre des personnes appréhendées dans les eaux territoriales de la Somalie.* »

La résolution (1846) du Conseil de sécurité, adoptée le 2 décembre, prolonge cette autorisation pour 12 mois.

CADRE DES ARRESTATIONS ET JUGEMENTS

Les navires de l'UE peuvent procéder aux poursuites et aux arrestations des pirates en haute-mer - comme leur permet le droit international (convention de Montego Bay) et dans les eaux territoriales de la Somalie - comme le permet la résolution des Nations unies (1816 et 1838 en dernier lieu) - ou d'autres États tiers qui y auront consenti. Djibouti a déjà donné son accord, d'autres accords sont en négociation, notamment



La question des preuves est une notion cruciale pour la traduction en justice des pirates avec les Seychelles.

Mais les dispositions obligeant un État à juger sur son territoire des personnes coupables de piraterie commise sur un autre territoire (ou en haute mer) sont lacunaires. Les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU (1816 et 1838) ne résolvent pas ce vide juridique. Elles permettent simplement de lutter contre la piraterie dans les eaux territoriales de la Somalie, mais n'obligent pas à une modification du droit pénal national.

En fonction du droit international existant, et des différences des droits nationaux des États membres, les juristes d'Atalanta ont donc dû définir un mode d'action juridique à privilégier.

CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL

Le droit international de la mer a fixé le cadre de l'intervention contre la piraterie. Ainsi la convention sur le droit de la mer de Montego Bay de 1982 définit la piraterie et précise les conditions dans lesquelles des navires militaires peuvent se saisir de bateaux pirates.

La définition de la piraterie est très précise : « *tout acte illicite de violence ou de détention*

ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire, agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord. ». La piraterie ne s'applique « *qu'en haute mer* » ou « *dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État* » (dans les eaux territoriales, on parle de « vols à main armée »).

Face à un acte de piraterie, « *tout État peut intervenir* ». Deux conditions : ce doit être « *en haute mer* » ou « *dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État* » et seuls les « *navires de guerre ou aéronefs militaires* » peuvent intervenir ainsi que les navires ou aéronefs affectés à un service public. Ils peuvent saisir le bateau pirate, le bateau pris en otage, les biens des pirates, et appréhender les pirates.

La convention prévoit un droit de visite sur tout bateau qui « *se livre à la piraterie* » ou est « *sans nationalité* ». Le navire arraisonneur doit dépêcher un bateau « *commandé par un officier* ». Il peut assurer la « *vérification des titres autorisant le port du pavillon* » et si « *les soupçons subsistent (...)* l'examen du navire, en agissant avec tous les égards possibles ». Si les soupçons ne sont pas fondés, le navire doit être « *indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuel, à condition qu'il n'ait commis aucun acte le rendant suspect* ».

Ce sont les tribunaux de l'État du bateau, qui a opéré la saisie, qui peuvent se prononcer sur les peines à infliger. C'est aussi l'État qui assure la responsabilité « *en cas de saisie arbitraire* ». En effet, « *lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'État qui y a procédé est responsable vis-à-vis de l'État dont le navire ou l'aéronef a la nationalité de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait* ».

Quant à la convention de Rome de 1988 sur la « *suppression des actes illégaux contre la sécurité de la navigation maritime* » (SUA), développée par l'Organisation maritime internationale, elle oblige tout État membre à prévoir dans son droit national, la répression des actes de piraterie qui se déroulent dans ses eaux territoriales, ou à l'encontre d'un de ses bateaux battant pavillon ou commis par un de ses ressortissants. 52 États en font partie, dont

les États européens et les Seychelles mais pas la Somalie.

CADRE JURIDIQUE COMMUNAUTAIRE

Aucune cadre juridique minimal n'existe au niveau européen. Et « nous n'avons pas l'intention de proposer un tel cadre », nous a précisé le cabinet de Jacques Barrot, le commissaire européen aux Affaires intérieures et à la Justice. Mais si la « piraterie » ne figure pas nommément au nombre des infractions susceptibles d'un mandat d'arrêt européen, y figurent néanmoins le « détournement de navires » et « le vol organisé ou avec armes ».

Seuls cinq États - l'Allemagne, la Suède, la Finlande, Pays-Bas (selon une loi qui date du XVIII^e siècle) et Espagne - (depuis novembre 2008) - disposent dans leur droit d'une compétence élargie permettant de juger les pirates de façon universelle. Plusieurs autres États - comme la France - ont la possibilité de traduire les pirates si l'intérêt national (pavillon du bateau attaqué ou nationalité de la victime) est en cause, quel que soit le lieu où l'infraction s'est produite. Tout est alors question de volonté politique ou judiciaire de poursuivre les auteurs des faits devant les juridictions nationales.

RÈGLES DE COMPÉTENCES « ATALANTA »

Les personnes ayant commis ou suspectées d'avoir commis des actes de piraterie ou des vols à main armée, appréhendées et retenues en vue de l'exercice de poursuites judiciaires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, ainsi que les biens ayant servi à accomplir ces actes, sont transférés, selon les règles fixées par l'opération « Atalanta » :

- aux autorités compétentes de l'État membre ou de l'État tiers participant à l'opération dont le navire, qui a réalisé la capture, bat le pavillon,
- ou si cet État ne peut pas ou ne souhaite pas exercer sa juridiction, à un État membre ou à tout État tiers qui souhaite exercer celle-ci sur les personnes ou les biens susmentionnés.

Une condition est mise au transfert vers un État tiers. « *Aucune des personnes ne peut être transférée à un État tiers, si les conditions de ce transfert n'ont pas été arrêtées avec cet État tiers d'une manière conforme au droit international applicable, notamment le droit international des droits de l'homme, pour garantir en particulier*

que nul ne soit soumis à la peine de mort, à la torture ou à tout autre traitement cruel, inhumain ou dégradant ». Clairement cela exclut tout transfert à la Somalie, concède un diplomate, vu l'état de déliquescence du pays. Mais aussi le Yémen qui refuse de renoncer à la peine de mort. De fait, précise un autre, « *peu d'États riverains, mis à part le Kenya, respectent cette condition* ».

Toute la difficulté pour les juristes d'Atalanta (à bord des bateaux ou au Quartier-général) est de savoir très vite à la justice de quel pays sera remis le pirate. Suivant le cas, la procédure d'interpellation, d'audition, de recueil des preuves varie. En cela, l'accord signé avec le Kenya a simplifié la tâche. Les commandants de navires appliquent en fait la procédure anglo-saxonne, de la common law, en vigueur au Kenya. Un « legalbook » a été réalisé donnant aux commandants de navire les règles essentielles et la conduite à tenir.

ACCORD SIGNÉ AVEC UN ETAT TIERS : LE KENYA

Avalisé le 26 février par l'Union européenne, un accord, sous forme d'échange de lettres, a été passé, le 6 mars, avec le Kenya permettant de traduire à la justice kenyane certains des pirates - ou personnes suspectées d'actes de piraterie ou de vol à main armée -, appréhendés par les navires participant à l'opération militaire « Atalanta » (quelle que soit leur appartenance à l'UE). Cet échange de lettres a la valeur d'un accord international et est d'ailleurs basé sur l'article 24 du Traité de l'UE qui permet la signature d'accords internationaux dans le domaine de la PESC.

Un budget a été dégagé au niveau communautaire (initialement de 1,7 million d'euros) aux fins d'aider le pays à supporter le coût des jugements et du transfert des suspects dans ses prisons.

VÉRITABLE ACCORD D'EXTRADITION

Ce texte équivaut à un véritable accord d'extradition. Il contient ainsi nombre de détails sur la procédure de transfert comme sur les droits des personnes transférées. Il donne aux représentants d'EUNAVFOR un pouvoir de vérification et de contrôle sur le sort des personnes transférées, afin de vérifier qu'elles sont bien traitées, que peu de responsables d'opérations militaires ont normalement dans un système

juridictionnel classique (sauf EULEX au Kosovo).

Le Kenya accepte le transfert des personnes détenues par EUNAVFOR en connexion avec la piraterie et les transfère à l'autorité compétente pour enquête et poursuites (idem pour les biens saisis). Il ne pourra pas transférer cette personne dans un autre État, sans l'autorisation d'EUNAVFOR.

PROCÉDURE DE TRANSFERT

Tout transfert requiert la signature du représentant d'EUNAVFOR et du représentant compétent des autorités légales kenyanes.

EUNAVFOR fournit au Kenya des données sur la personne transférée avec, autant que possible : la condition physique de la personne transférée, la durée de transfert, la raison de la détention, le début et le lieu du début de la détention, ainsi que toute



Peu d'États européens acceptent de « rapatrier » les pirates pour jugement en Europe

décision prise au regard de sa détention.

Le Kenya doit garder un compte précis de toutes les personnes transférées ainsi que des données précédentes. Ces données sont accessibles à l'UE et EUNAVFOR (sur demande écrite au ministre des Affaires étrangères kenyan). Le Kenya notifie également à EUNAVFOR le lieu de détention de toute personne transférée, ainsi que toute aggravation (éventuelle) de sa condition physique ou toute allégation de mauvais traitement.

Les représentants de l'UE ou d'EUNAVFOR peuvent avoir accès aux personnes transférées aussi longtemps qu'ils sont en détention préventive. Les agences internationales ou nationales humanitaires peuvent, à leur demande, être autorisées à visiter les personnes transférées.

EUNAVFOR doit fournir une assistance aux autorités kenyanes, dans la mesure de ses moyens et possibilités : remettre les données de détention, les preuves, déclarations de témoignage ou affidavit (déclaration

sous serment), remise des biens saisis...

Tout litige ou problème d'interprétation entre l'UE et le Kenya est réglé par voie diplomatique.

DROITS DE LA PERSONNE TRANSFÉRÉE

Un certain nombre de garanties sont inscrites afin que la personne transférée bénéficie de l'ensemble des droits fondamentaux :

- Présomption d'innocence.
- Droit à être traité humainement et ne pas être sujet à torture, traitement ou punition dégradant, inhumain ou cruel. La personne incarcérée doit notamment recevoir abri et nourriture adéquats, un accès au traitement médical et pouvoir accomplir ses rites religieux.
- Droit à passer rapidement devant un juge ou un officier judiciaire qui doit décider, sans délai, de la légalité de la détention et doit ordonner sa libération si celle-ci n'est pas légale.
- Droit à être traduit devant un tribunal dans un temps raisonnable ou être libéré.

- Droit à une audience publique et équitable par un tribunal établi par la loi, impartial, indépendant, compétent.
- Droit à être informé rapidement et en détail, dans une langue comprise, de la nature et motif des charges retenues contre



Des garanties sont prévues afin que la personne transférée bénéficie des droits fondamentaux

elle ; temps adéquat et moyens pour préparer sa défense et communiquer avec le conseil de son choix. Le suspect doit être jugé en sa présence, et peut se défendre soit seul, soit par l'intermédiaire de l'assistance juridique de son choix. Il doit bénéficier de l'aide judiciaire si ses moyens ne

lui permettent pas de payer un conseil.

- Droit d'examiner les preuves et témoignages à charge.
- Droit à l'assistance gratuite d'un interprète, si le suspect ne comprend pas ou ne parle par la langue de la Cour.
- Droit à ne pas témoigner contre soi-même ou d'avouer sa culpabilité.
- Droit de faire appel de la sentence devant un tribunal supérieur, selon la loi en vigueur au Kenya.
- La peine de mort ne peut être appliquée. Toute peine doit être commuée en une peine de prison.

Malgré la réticence de certains pays (Finlande notamment), les diplomates européens soulignent que ce document donne suffisamment de garanties pour que la peine de mort ne soit pas appliquée et que les suspects ne soient pas soumis à des traitements dégradants ou inhumains. Cette position peut être revue en cas de « *doutes sérieux* » sur le respect des dispositions de la convention internationale, est-il précisé. ■

ENTRETIEN AVEC LE CONTRE-AMIRAL JEAN-PIERRE LABONNE

L'opération permet de limiter le risque, pas de le supprimer

Par Nicolas Gros-Verheyde

Le contre-amiral français Jean-Pierre Labonne a exercé durant six mois la fonction d'adjoint au chef de l'opération Atalanta. Lors de plusieurs rencontres, notamment à Djibouti en mars, *Europolitique* a pu converser librement avec lui et il s'est prêté au jeu des questions réponses.

En avril et ces dernières semaines, on a vu se multiplier les attaques, pas uniquement dans le Golfe d'Aden, mais aussi dans l'Océan indien...

C'est spectaculaire et préoccupant. Cela nous conforte dans l'idée qu'il faut réadapter le dispositif en rééquilibrant nos interventions entre les deux zones : le Golfe d'Aden et les Seychelles. C'est une équation délicate. On ne peut pas baisser la garde dans le golfe d'Aden. Nous avons planifié un renforcement de notre présence dans le sud-est de la zone. Mais cette zone – l'Océan indien – est encore plus vaste que le Golfe. Nous exami-

nons notamment l'idée d'avoir davantage de moyens aériens qui permettent d'avoir une plus large couverture.

Un avion permet-il de stopper les attaques ?

Pas automatiquement. L'important est de repérer les navires suspects. L'avion que nous employons (patrouille maritime) n'est donc pas un avion de combat. Mais il est équipé de tous les moyens de détection infrarouge, de radar, et les observateurs à bord. Nous avons alors deux options : soit une frégate est dans la zone, et on peut ainsi aisément la guider pour détecter le bateau mère ; soit il n'y a pas de moyens, et cela nous permet de déclencher l'alerte.

L'exemple du Tanit (voilier français pris en otage en avril) montre que des plaisanciers se hasardent encore dans cette zone. Que faire ?

On ne peut pas interdire à un plaisancier de naviguer où il souhaite. Mais

nous déconseillons formellement à tous ceux qui n'ont pas d'obligation professionnelle de naviguer dans cette zone du Golfe d'Aden et de l'Océan indien car, malgré tous nos efforts, elle reste à haut risque. Ce n'est pas vraiment le lieu pour aller faire de la plaisance, il faut en prendre conscience. Le risque est d'autant plus grand qu'un voilier de plaisance est une cible de choix, par sa lenteur et son bord abaissé mais aussi par sa signification. Pour le pirate, un bateau de plaisance, cela signifie que derrière il y a aura quelqu'un pour payer la rançon. C'est une banque navigante, avec la clé sur le coffre en quelque sorte.

Ces pirates semblent bien organisés...

Ils utilisent des modes à la fois très rustiques à l'image de leur mode de vie - l'armement dont ils disposent est plutôt ancien - et des moyens modernes (téléphone satellitaire, GPS). Ce sont de bons navigateurs. Ce ne sont pas des amateurs. Au moins pour aller chercher

des bateaux à 400-500 miles nautiques des côtes, cela nécessite une endurance à la mer, une vraie culture maritime derrière. Ils sont aussi bien organisés, même si l'organisation peut varier d'une région à l'autre. Ceux qui attaquent ne sont pas ceux qui négocient et ceux qui gardent en otage. Ils apprennent très vite également. Notre véritable crainte est que plus les rançons sont payées, plus ils se donnent des moyens pour s'organiser.

Que conseillez-vous aux armateurs dont les bateaux sont capturés ? Payer la rançon ?

On ne conseille pas vraiment les armateurs. On les laisse complètement libres. Et c'est de leur responsabilité. La logique est de sauver la vie de l'équipage. Mais en payant la rançon, on entretient la dynamique du piratage, l'appât du gain.

Pourquoi n'intervenez-vous pas militairement ?

Quand les pirates ont pris les gens en otage, cela change la nature de l'intervention. Et ce n'est plus du ressort d'EUNAVFOR. C'est de la responsabilité de l'État (du pavillon ou de la nationalité des otages). Et tous les États ne sont pas résolus à intervenir, ou n'en ont pas la capacité. Il faut observer que les conditions d'intervention ne sont pas idéales. Loin des bases habituelles et dans un milieu qui n'est pas familier, cela nécessite une technicité et un niveau de maîtrise, assez rare. Et, surtout, il faut un engagement politique de haut niveau, l'armateur ayant tendance à avoir une négociation et payer la rançon. Car le risque que cela échoue et qu'il y ait des victimes parmi les équipages ou les otages n'est pas négligeable. Une intervention armée une fois que les pirates sont à bord est toujours dangereuse. D'où l'enjeu de notre travail : arriver

avant que les pirates aient pris pied à bord du bateau. Il faut faire très vite.

Quel premier bilan tirez-vous de l'opération ?

En matière d'organisation, de montée en puissance, on a réussi en quelques mois à monter à partir de zéro, une opération

ce qui est assez facile, mais aussi avec les Russes, les Chinois, les Indiens, ce qui est nouveau. Et cela marche bien. Quand un navire envoie un signal de détresse, personne ne se préoccupe de savoir quelle est la nationalité du bateau, c'est celui qui est le plus proche qui se porte à son secours. Sans hésiter...



« Nous avons développé des modalités de coopération, avec le monde du commerce maritime »

La piraterie semble sans fin, et la solution militaire un pis aller...

Nous sommes absolument conscients que l'opération militaire permet juste de limiter le risque. Mais pas de le supprimer. Nous savons tous qu'une solution de long terme passe par une approche globale, pour redonner à la Somalie tous les outils de l'État de droit, une justice, une police, des gardes-côtes, capables de maîtriser non seulement ce qui se passe dans

leurs eaux territoriales mais aussi dans la zone des 200 miles (zone économique exclusive). Cela passe aussi par le développement, pour redonner des revenus possibles à la population, par l'agriculture ou la pêche. C'est extrêmement difficile. Car quand on sait que le revenu ne dépasse pas un dollar par jour et qu'un pirate en une seule prise peut en toucher plusieurs milliers, cela représente bien l'enjeu que l'on doit vaincre pour changer la donne. Mais l'Europe peut le faire. ■

Et la coordination avec les autres forces présentes ?

Se coordonner est sans doute un grand mot. Mais nous échangeons régulièrement des informations non seulement avec l'OTAN et les Américains,

OPÉRATION ATALANTA ANTI-PIRATERIE**Les évolutions futures : Seychelles et Somalie**

Passées les réticences du début et les difficultés en cours, aucun pays européen n'est désormais réticent à la poursuite ou l'approfondissement de l'opération. Plusieurs pistes d'évolution future sont ainsi évoquées dont les grands principes ont été acquis : l'extension géographique de l'opération aux Seychelles, l'évolution des tactiques, la prolongation de l'opération, une solution à moyen et long terme (la formation de l'armée somalienne et la stabilisation de la Somalie).

EXTENSION AUX SEYCHELLES

Les Vingt-sept ont donné leur feu vert, le 19 mai lors d'une réunion du Comité politique et de sécurité (COPS), pour l'extension de la mission vers le sud-est de la zone, autour des Seychelles (une autre option visant à une extension globale à l'Océan indien a été repoussée). Une demande espagnole, soutenue par la Grèce et la France, fondée en partie sur la nécessité de protéger les pêcheurs thoniers (espagnols et français essentiellement) qui ont vu leur zone de pêche réduite.

Cette extension oblige à revoir le plan d'opération (OpPlan), le positionnement et le nombre des forces requises, et, surtout les tactiques, pour contrer la piraterie, sur une zone qui reste vaste. Il nécessite également de signer plusieurs accords avec les Seychelles pour : la pénétration dans les eaux territoriales et l'usage des ports, l'accueil des forces (SOFA), l'éventuel transfert des pirates arrêtés. Des accords qui devraient être accompagnés d'un éventuel soutien financier et matériel à l'archipel (comme pour le Kenya).

EVOLUTION DES TACTIQUES

L'extension de la zone oblige aussi à « revoir les tactiques. On ne peut pas utiliser les mêmes moyens dans les Seychelles que pour le Golfe d'Aden », a confirmé le premier commandant de l'opération Phil Jones. Des « pirates peuvent utiliser des bases plus isolées dans la région ». Cette nouvelle tactique pourrait ainsi comprendre une action plus précise vers les bateaux mères (repérage, neutralisation, arrestation), en s'aidant davantage de moyens aériens de détection (satellites, avions de patrouille maritimes...) et de renseignement.

AUTRES DISPOSITIONS

Plusieurs séries d'accords sont en

cours avec les États tiers. D'une part, pour participer à l'opération, en matériels ou en hommes (Suisse, Croatie, Ukraine). D'autre part, pour permettre le jugement des pirates arrêtés (Oman, Tanzanie, Seychelles...) ou faciliter leur transfert (Djibouti) vers d'autres États.

Des discussions sont régulièrement en cours, notamment avec l'OTAN et la coalition américaine CTF-151, afin de coordonner les opérations.

PROLONGATION DE L'OPÉRATION

Les responsables de l'UE ont annoncé leur intention, lors de la réunion informelle de Prague en mars dernier, de prolonger cette mission, au-delà de son année initiale. « Toutes les interventions des ministres à ce sujet montrent qu'ils sont plutôt enclins à continuer », a précisé Javier Solana, le Haut représentant pour la politique étrangère et de sécurité commune. Le Royaume-Uni a proposé de continuer à utiliser Northwood. Et plusieurs États ont indiqué être prêts à contribuer à l'opération. Une nouvelle conférence de génération de force pourrait démarrer en septembre.

STABILISATION DE LA SOMALIE

Lors d'une conférence des donateurs réunie à Bruxelles le 23 avril, la communauté internationale a promis de consacrer 213 millions de dollars, soit 165 millions d'euros, pour soutenir la mission de maintien de la paix de l'Union africaine en Somalie (AMISOM) et la constitution d'une force de police somalienne. Soit un tiers de plus que ce qui était demandé par les Nations unies initialement. Plus de la moitié de la somme proviendra de l'UE.

Le commissaire européen au développement et à l'aide humanitaire, Louis Michel, a confirmé que 72 millions d'euros allaient être débloqués, au titre du budget communautaire : 60 millions consacrés à l'AMISOM et 12 millions pour les forces de police (une année de formation et de salaires pour les 10 000 policiers somaliens). Une somme à laquelle il faut ajouter environ 15 millions d'euros des États membres de l'UE (Espagne 6 millions d'euros, Italie 4 millions, Pays-Bas 1,4 millions, Belgique 500 000 euros). En outre, la Commission européenne soutient la Somalie à hauteur de 18 millions d'euros, au titre du 10^{ème} Fonds européen de déve-

loppement (FED) pour l'Etat de droit, et de 48 millions d'euros au titre de l'aide humanitaire (financée par ECHO).

NOUVELLE MISSION PESD

Sur initiative française, présentée le 18 mai lors du Conseil des ministres de la Défense, les services du Conseil ont commencé à étudier l'hypothèse d'une mission de la PESD visant à soutenir le processus de réforme des forces de sécurité somaliennes (SSR). Il s'agit, à terme, de permettre la mise en place d'une force « robuste », d'environ 6.000 hommes.

La France s'était engagée - lors de la conférence de la communauté internationale - à former 500 hommes (un bataillon), dès septembre. Une formation courte (six semaines) qui serait menée, en s'appuyant sur les forces françaises basées à Djibouti (FFDJ). Les pays arabes se sont aussi engagés à financer les salaires directement versés au gouvernement somalien (3 millions de dollars par mois sur six mois). Tandis que d'autres pays (Egypte) fournissent des matériels (uniformes...).

L'objectif est de transformer cette initiative bilatérale en une opération européenne. Ce qu'on appelle une mission SSR (réforme des forces de sécurité). Le format serait légèrement différent de la mission SSR au Congo ou la future mission « Althea II » en Bosnie-Herzégovine. Mais l'objectif resterait le même : former une armée moderne, efficace et démocratique. Une mission « off-shore ». Les soldats seraient formés non pas en Somalie - à cause du danger - mais dans des bases à l'étranger : Djibouti ou Burundi (où l'ONU a une base de formation) sont communément cités.

AUTRES PROJETS

D'autres idées ont été développées pour contrer la piraterie, notamment de soutenir la mise en place de centres anti-piraterie et renforcer les gardes côtes des pays voisins (Yémen, Djibouti...). Il s'agit aussi de renforcer la formation des personnels navigants des navires marchands. Voire de placer des hommes armés (privés) à bord de ces navires. Une solution sur laquelle le monde maritime est assez dubitatif. Doute partagé par les responsables d'Atalanta. « Ce serait un élément d'escalade de la violence. Et ce n'est pas une solution face aux pirates », a expliqué récemment Phil Jones, le premier commandant d'opération. ■

EUROPOLITIQUE

LE QUOTIDIEN DES AFFAIRES EUROPEENNES

La pièce maîtresse de l'information européenne



www.europolitique.info

Oui, je souhaite m'abonner à *EUROPOLITIQUE* :

- 6 mois**, soit 112 numéros (version papier + HTML + PDF) au prix de **890 €** ⁽¹⁾.
- 1 an**, soit 223 numéros (version papier + HTML + PDF) au prix de **1700 €** ⁽¹⁾.
- 6 mois**, soit 112 numéros (PDF + HTML) au prix de **765 €** ⁽¹⁾.
- 1 an**, soit 223 numéros (PDF + HTML) au prix de **1450 €** ⁽¹⁾.

Je souhaite recevoir *Europolitique* en : français anglais

Je souhaite recevoir un numéro gratuit de *EUROPOLITIQUE* en : français anglais

Nom : Prénom :

Organisation : Activité :

Fonction : TVA : Non, Oui : N°

Adresse :

Code Postal : Ville :

Date et signature : Pays :

Tél : Fax :

E-mail :

**Merci de retourner ce coupon dûment complété par courrier à : *Europolitique*
Rue d'Arlon, 53 / B-1040 Bruxelles ou par fax au : +32 (2) 732 67 57.**

AIDEZ-NOUS À MIEUX VOUS CONNAÎTRE

VOTRE ACTIVITÉ

- Ambassades
- Associations, fédérations, syndicats, fondations, ONG
- Chambres de commerce
- Consultants et avocats
- Entreprises
- Finance, banque, assurance
- Institutions européennes
- Instituts de recherche, bureaux d'étude, universités
- Médias et communication
- Ministères et parlements nationaux
- Missions, représentations auprès de l'UE
- Autres :

VOS INTÉRÊTS

- Agro-industrie et agriculture
- Concurrence
- Consommateurs
- Energie
- Environnement
- Finance, fiscalité et économie
- Industries et Entreprises
- Justice et affaires intérieures
- Médias PME
- Politique européenne générale
- Relations UE-pays tiers
- Science et Recherche
- Sécurité et Défense
- Social et Emploi
- Société de l'information
- Transports
- Autres :

Si l'adresse de facturation est différente de l'adresse de livraison, merci de nous l'indiquer. Veuillez payer à réception de la facture et noter que tout abonnement qui n'est pas annulé par écrit (les e-mails ne sont pas acceptés) au moins un mois avant son expiration sera automatiquement renouvelé.

(1) Prix public hors TVA et frais de port inclus.
Pour les abonnements multiples et les licences multi-utilisateurs, nous consulter. Toute commande non renseignée correctement ne sera pas prise en compte. Tout abonnement implique pour l'abonné la pleine acceptation des conditions générales de vente disponibles sur <http://www.europolitique.info>
Pour vous permettre de vous tenir au courant de nos activités, nous gardons vos coordonnées dans les fichiers de EIS, Rue d'Arlon 53, B-1040 Bruxelles. Offre réservée aux nouveaux abonnés. Conformément à la loi, vous pouvez accéder à ces données, en demander la rectification et consulter le Registre de la Commission de la Vie Privée.