**Résumé**

La mondialisation économique s’est développée à la faveur de l’accroissement des flux maritimes, offrant ainsi un second souffle à l’histoire millénaire de piraterie. Présente sur toutes les mers du globe, et plus particulièrement dans le golfe de Guinée, la Corne de l’Afrique et l’Asie du Sud-Est, la piraterie n’est plus seulement motivée par l’intérêt financier traditionnel. L’apparition d’« Etats faillis », à l’exemple de la Somalie, favorise le libre développement de la violence mêlant de ce fait piraterie et autres activités criminelles ou terroristes. Afin de répondre à ces enjeux, la communauté internationale doit désormais choisir entre maintien de l’actuelle posture défensive et réactive, adoption d’une approche plus coercitive sans pour autant d’engagement terrestre prolongé, ou encore engagement des opérations de stabilisation au long cours sont autant de voies qui méritent d’être explorées, même si seule une combinaison pragmatique de ces différentes postures semble la plus à même de satisfaire la communauté internationale.

# Introduction

L’histoire de la marine associée à celle des grandes découvertes dans le monde est marquée par des corps multiples. De la naissance de la navigation aux récents développements en matière de construction navales, des techniques rudimentaires aux technologies de pointes en matière de navigation, de la mise en place du tissu des acteurs intervenants dans le milieu maritime et portuaire à la construction de véritable plate-forme de négoce, Il est question d’un environnement dynamique qui attire du monde et génère d’importantes ressources naturelles et financières.

L’on se rappelle aussi les histoires palpitantes racontée lors de la conquête des mers et des terres à propos des pirates. Ces personnages à l’allure belliqueuse, au langage dure et aux interventions axées sur les vols, pillages de richesses et détournements de navires, sont restés dans la mémoire collective comme faisant partir de l’histoire lointaine.

Aujourd’hui, l’actualité fait cas d’une  « résurrection» des pirates avec des récits similaires à ceux rapportés il y a des siècles : abordage silencieux et en cachette des navires à bord de canaux rapides, prise en otage des équipages, vols, pillages, demande de fortes rançons et parfois même massacre du personnel navigant.

Le golfe de guinée carrefour maritime entre l’Afrique, l’Europe, l’Amérique et l’Asie. C’est une aire de transit qui relie une dizaine de ports les plus importants dans la zone (ABIDJAN, ACCRA, LOME, COTONOU, WARRI, PORT HARCOURT, DOUALA, PORT GENTIL, POINTE NOIRE2 et MATADI) au reste du monde. Les routes maritimes passant par le golfe de guinée vers les Etats Unis d’Amérique (USA) et l’Europe sont directes, plus courtes, sans détours, plus aisées à parcourir donc moins couteuses.

Le golfe de guinée est aussi une zone riche en ressources halieutiques. Le phénomène de l’upwelling enregistré dans l’océan atlantique sud, fait de la région un réceptacle d’une importante richesse naturelle caractérisée par l’abondance des ressources halieutiques (poissons, tortues marines, crustacés, algues). Les principaux pays de la zone riche en poissons sont : le Nigeria, la République démocratique du Congo et l’Angola.

En marge de cette richesse en ressources halieutiques Le golfe de guinée est aussi reconnu en tant que région productrice de ressources pétrolières et minéralières avec 24 milliards de barils de réserves pétrolières prouvées et une production quotidienne de 05 millions de barils (sur un total de 9 millions pour l’ensemble du continent africain). Il représente 8% des réserves mondiales et se situe au 7è rang mondial de pétrole et 9è réserve mondiale de gaz.

Son espace géographique regroupe une dizaine de pays notamment, la Cote d’Ivoire, le Ghana, le Togo, le Benin, le Nigeria, le Cameroun, le Gabon, la Guinée Equatoriale, Sao Tome et Principe, le Congo Brazzaville et l’Angola.

Les richesses économiques, écologiques et la position géostratégique du golfe de guinée ainsi présenté, font de la région un espace maritime précieux, convoité, en proie à la criminalité maritime. Inquiété par la recrudescence de la piraterie maritime, et par son niveau alarmant dans Le golfe de guinée met en péril la liberté de la circulation et des échanges sur les mer, la communauté internationale et régionale se sont mobilisés pour mettre en place un certain nombre de mesures, d’organisme et de force militaires pour l’étudier, la prévenir et la combattre.

Mais ces mesures de luttes contre le piratage dans Le golfe de guinée sont-elles efficaces ?

Face à l’ampleur du phénomène, il convient de vous interroger sur l’efficacité de la stratégie de lutte adoptée par les états du golfe de guinée.

Pour déterminer le phénomène de la piraterie et de mieux en appréhender la complexité il convient de poser un cadre d’analyse rigoureux, historique, politique, économique et juridique avant de dresser son état.

Enfin, l’étude s’achève sur trois grands scenarios pour contrer la piraterie.

Le premier relève d’une stratégie défensive visant à protéger les navires. Le second, incitant à la destruction des moyens de son adversaire, est plus offensif alors que le dernier, qui recommande le rétablissement des prérogatives régaliennes est d’une plus grande ampleur.

**LA PIRATERIE MARITIME : éléments de contexte et La** cadre d’analyse

La piraterie est une des composantes de la violence maritime, dont le spectre va de la guerre déclarée et du terrorisme maritime à la pêche illicite en passant par tous les types de trafics. Ces différentes formes ne sauraient être exclusives les unes des autres et un tuilage au sein de ce continuum a toujours existé. Aujourd’hui, la piraterie - tout comme le terrorisme - se situe à la charnière des activités criminelles et des actes de guerre bien que certaines caractéristiques de ces activités puissent sembler antinomiques. La motivation du pirate se limiterait à la satisfaction financière d’un besoin privé : la recherche du butin, là où le terrorisme répondrait à des motivations d’ordre supérieur - idéologique, religieux ou politique. La réalité est cependant plus complexe, car les deux activités se côtoient souvent et sont en général menées par des professionnels du même secteur d’activité : des gens de mer. Qu’ils soient pêcheurs, marins du commerce ou d’État, ceux-ci partagent certaines valeurs et compétences professionnelles qui les rapprochent au-delà des nationalités.

**Une activité multimillénaire en plein renouveau**

La piraterie est une activité aussi ancienne que la navigation. Les océans ont d’abord été parcourus par des aventuriers en quête d’enrichissement. Menée soit par de simples marchands à la recherche de nouveaux marchés, comme ce fut le cas des marins musulmans en océan Indien, soit par des explorateurs, eux-mêmes précurseurs de négociants, et dépêchés par des princes européens pour lesquels la conquête des voies maritimes est « un élément de leur puissance, de leur gloire et de leur enrichissement3». Les informations nautiques recueillies, telles que le régime des vents, les courants, les hauts fonds ou les havres de relâche étaient des secrets professionnels tout autant que des secrets d’État, dont dépendent la pérennité de la richesse de leurs détenteurs et de leurs protecteurs.

Attirés par l’appât du gain, écumeurs des mers de toutes origines vont s’efforcer de piller les biens transportés et, pour certains, de collecter ces données. La piraterie constitue une activité endémique, et pour ainsi dire banale, jusqu'au XVIe siècle en raison de l’incapacité des États à lui opposer une véritable marine de guerre, dont les coûts restaient hors de portée de leurs finances. Dans un premier temps, ce sont donc les navires marchands qui doivent s’armer eux-mêmes pour protéger leurs précieuses cargaisons.

L’acquisition de cette capacité à se battre sur mer va pousser certains armateurs européens, soucieux de diversifier leurs activités, à « armer à la course », c'est-à-dire à mener la guerre sur mer au nom du prince - normalement seul à même de porter les armes. Munis d’une lettre de course portant sa signature, ils reçoivent en guise de traitement une partie du butin récolté, le reste allant, comme il se doit, aux caisses de l’État. Ils constitueront les premières forces navales, précédant puis côtoyant des marines de guerre de plus en plus puissantes, qui n’apparaissent que progressivement, à mesure que la part du trafic maritime prend de l’importance dans les finances des États. Partout, la course constitue l’embryon des marines d’État, comme en témoigne le parcours du corsaire Francis Drake, vainqueur britannique de l’invincible Armada de Philippe II d’Espagne, qui fut par la suite anobli et fait amiral par la reine Elizabeth.

Parallèlement à cette guerre de course, se développe une autre forme de piraterie, la flibuste, qui exerce une prédation tous azimuts, à l’encontre des marines marchandes dans l’unique perspective d’une rémunération privée. Là où la course servait de précurseur à la marine de guerre, la flibuste constitue une force opposée, et bien rapidement une menace pour l’État lui-même. Alors que l’Etat moderne cherche à établir de jure et de facto son monopole de la violence légitime, la piraterie apparaît alors comme une menace de premier ordre sur l’autorité même du Prince. Le grand chancelier d’Angleterre, Lord Francis Bacon, peut ainsi écrire au début du XVIle siècle que « *les pirates sont* communes humani generis hostes, les ennemis de tout le genre humain, et que toutes les nations doivent leur courir sus, non pas tant par crainte que parce qu’ils sont mis au ban du genre humain ». Cette définition, unanimement acceptée alors, est reprise dans l’Ordonnance de la Marine royale française du mois d’août 1681.

Toujours au XVIIe siècle se pose le cas de la République de Salé, au Maroc, qui constitua l’un des exemples les plus aboutis d’État pirate dans l’histoire. Devançant le bannissement de 1610, les Morisques (musulmans d’Espagne convertis de force au catholicisme) d’Hornacheros en Estrémadure viennent s’installer à Salé, près de Rabat, d’où ils vont pratiquer la piraterie contre le commerce occidental. Ils sont rapidement rejoints par des réprouvés de toute l’Europe, en quête de fortune. La période de 1610 à 1626 constitue le stade d’organisation pendant lequel la piraterie prend un essor vigoureux. De 1626 à 1641, la République s’affranchit de toute subordination au sultan du Maroc, mène des expéditions lointaines comme la prise de Reykjavik en Islande, signe des traités avec les grandes puissances occidentales (France en 1631,

Angleterre en 1637) et s’accorde avec les Régences ottomanes d’Alger, de Tunis et de Tripoli. Il faut attendre la prise d’Alger en 1830 pour voir un terme définitif mis à plus de trois siècles d’activité des Barbaresques du Maghreb en Méditerranée et dans l’Atlantique.

La piraterie n’a donc réellement connu d’éclipse que pendant une brève période d’un peu plus d’un siècle, correspondant grossièrement à l’ère des grands empires coloniaux (1860-1960). L’extrême centralisation des moyens qui résulta de cette forme de gouvernance globale permettait de disposer des forces navales et des organisations nécessaires pour lutter efficacement contre les pirates sur mer, mais également dans leurs sanctuaires.

Après la décolonisation, les États nouvellement indépendants souvent ne disposent pas des budgets nécessaires à l’entretien d’une marine et de garde-côtes capables d’assurer la sûreté de leur domaine maritime. La tâche est immense, en particulier dans des archipels comme les Philippines qui comprennent plus de 9 000 îles ou l’Indonésie qui en compte 17 000 et qui constituent des « havres de violence » où les pirates peuvent préparer leurs expéditions. Pendant la période de la guerre froide, ce sont les principaux protagonistes des deux blocs qui vont pallier ce manquement en entretenant des bases navales avancées nombreuses et très actives sur l’ensemble du globe.

Après la chute du mur de Berlin, les économies s’ouvrent, les échanges maritimes s’accroissent et les grandes puissances, désireuses de percevoir les « dividendes de la paix », diminuent le nombre de leurs bases et la taille de leurs forces navales, désaffectant les bases situées dans les régions de moindre intérêt économique. Souvent parmi les plus déshéritées, ces zones sont aussi celles où perdure une tradition de piraterie ancrée dans la culture locale. La guerre de course renaît elle aussi à la faveur des bouleversements internationaux. Formellement interdite par la déclaration de Paris de 1856 dont les États-Unis ne sont cependant pas signataires -, la lettre de course réapparaît aujourd’hui sous la forme de sociétés militaires privées agissant sur mer sous contrat avec l’État.

**Un sous-produit de la mondialisation économique**

La mer a toujours constitué une voie privilégiée de transport des marchandises, fournissant un flux ininterrompu de proies aux prédateurs capables d’atteindre les routes maritimes qu’il emprunte. Jusqu’au XIXe siècle, en raison de la pauvreté des infrastructures routières terrestres, le cabotage maritime était intense, offrant une cible privilégiée aux pirates. Le trafic longeant les côtes méditerranéennes de l’Europe a particulièrement souffert des attaques barbaresques. Avec le développement de la mondialisation, l’importance du transport maritime n’a en rien perdu de sa primauté économique. Il suffit pour s’en convaincre de considérer que 71 % de la surface du globe terrestre est couverte par les océans et que 80 % des pays du monde (147 sur 194) sont reliés par la mer, et donc capables d’échanger sans avoir à franchir les frontières de pays tiers. 93 % de la population mondiale vit dans un pays ayant un accès à la mer, et 80 % vit à moins de 100 km des côtes. De fait, 90 % du tonnage des marchandises échangées dans le monde transitent par voie maritime à bord de plus de 50 000 navires de commerce. Les deux types de flux qu’ils assurent - produits manufacturés et énergétiques - auxquels s’additionnent les moyens d’extraction minières en mer, favorisent le développement économique des littoraux.

Le processus de spécialisation géographique des systèmes de production a conduit à délocaliser une part importante des industries occidentales entraînant ainsi un accroissement considérable du commerce maritime. Six des dix plus grands ports de conteneurs au monde sont chinois. Le transport par conteneur de produits finis ou semi-finis vers l’Occident s’est développé et les terminaux ne cessent de croître et de s’automatiser. Pour réduire les coûts, l’industrie et le commerce ne disposent plus de stocks et fonctionnent sur le principe du flux tendu, ce qui les rend totalement dépendants des chaînes logistiques et extrêmement sensibles aux coupures d’approvisionnement.

Par ailleurs, les pays industriels, traditionnels comme émergents, ne sont pas, pour la plupart, producteurs de matières énergétiques, ce qui induit un autre grand type de flux maritime. Avec l’approche du pic pétrolier et l'augmentation de la demande résultant de leur développement, la dépendance des pays d’Asie envers le Moyen-Orient croît rapidement - 75 % du pétrole du golfe arabo-persique est expédié vers l’est par voie maritime. Cette énergie, la plus facile à transporter et à utiliser, est à présent concurrencée par le gaz naturel et le charbon dont le trafic se développe rapidement.

Par sa segmentation résultant du grand nombre de navires, et grâce à la liberté de navigation, le transport maritime reste moins soumis aux aléas géostratégiques que ne le sont les installations terrestres fixes comme les oléoducs ou les gazoducs. Seuls certains points de passage obligés comme le détroit d’Ormuz sont incontournables. La plupart des détroits comme ceux de Bab-el-Mandeb ou de Malacca et les canaux de Suez et de Panama peuvent être évités, certes au prix d’un accroissement du temps et du coût du transport.

La vulnérabilité de la composante commerciale maritime s’est cependant accrue en raison de certaines innovations technologiques. La généralisation du GPS a ainsi démocratisé l’art de la navigation au point qu’il n’est plus nécessaire aujourd’hui d’avoir suivi une formation maritime approfondie pour pouvoir déterminer sa position en haute mer. Cet avantage profite également aux pirates dont les zones d’action potentielles sont devenues théoriquement illimitées, dans la capacité d'autonomie de leurs bateaux. Ceux qui viennent de Somalie opèrent jusqu’à 2000 milles nautiques (3700 km) de leurs bases.

Selon le rapport de l’organisation Ocean beyond piracy les seules actions menées à partir de la Corne de l’Afrique auraient coûté près de 7 milliards de dollars américains en 2011, dont 80 % incombent à l'industrie maritime, ce qui représente une charge très élevée pour une activité où la compétition impose des marges réduites aux armateurs. Ces chiffres sont cependant meilleurs que ceux de 2010, conséquence probable de la réaction des organisations internationales qui ont soutenu l’application généralisée de mesures de contre piraterie. La tendance doit cependant être considérée avec précaution. Elle n’est peut-être que transitoire en raison des capacités d’adaptation étonnantes de la piraterie.

En conclusion, l’économie mondiale est totalement dépendante du transport maritime. Il est logique que ces flux de richesses globalisés et non protégés attirent les prédateurs de toute sorte. Toutes les mers sont concernées par le problème de la piraterie, et le problème ne cesse d’évoluer alors que la communauté internationale peine toujours à proposer un cadre de réponse.

**La piraterie, entre criminalité et politique**

Il existe dans certains pays, et en particulier en France, une volonté souvent affichée de dénier à la piraterie une dimension politique que l’on réserve au terrorisme10. Ce dualisme dogmatique contraste nettement avec l’approche de l’Anglosphère, plus pragmatique, qui prend en compte les leçons de (’Histoire et reconnaît des domaines où la collusion est possible malgré les divergences des objectifs respectifs. Sans doute cette différence de conception vient-elle aussi de ce que le terrorisme n’a pas de définition universellement reconnue, ce qui permet d’en adapter l’ampleur au gré des circonstances. Une position aussi tranchée ne tient cependant pas compte du fait qu’il est le plus souvent difficile de distinguer la violence d’origine criminelle de celle qui répond à des motivations d’ordre strictement politique dans des zones où les deux types d’activité se côtoient. Un certain niveau de collusion est en effet inévitable entre pirates, terroristes et criminels de tous ordres. Si les zones considérées sont soumises à l’autorité d’un État fort, les terroristes sont obligés de vivre et d’agir dans la clandestinité, comme le font les criminels. Partageant les mêmes besoins, ils sont amenés à utiliser les mêmes filières d’approvisionnement en armes ou d’acquisition de faux papiers d’identité, et également les mêmes sources de financement. Lorsque le pouvoir étatique est moins ancré, ils sont amenés à composer avec les organisations politiques locales.

Les finances constituent un domaine indispensable à toute action terroriste efficace qui désire s’inscrire dans la durée et dans l’espace. Les ressources doivent être d’origines variées et abondantes pour assurer la pérennité du mouvement et limiter sa vulnérabilité aux mesures antiterroristes. Son rejet des cadres légaux et/ou éthiques de l’ordre qu’il combat lui permet de justifier l’utilisation de moyens d’enrichissement rapide qui font appel aux méthodes du crime organisé. Toutes les organisations terroristes y ont recours. Les moyens utilisés pour obtenir des financements sont diversifiés et adaptés aux possibilités locales ; les recours à la fraude à la carte de crédit, au vol et à l’extorsion de fonds sont fréquents. Les organisations les plus évoluées utilisent également des moyens licites comme l’exploitation de sociétés enregistrées par des prête- noms. Certains islamistes, pour contourner les interdits religieux, s’appuient sur la sourate 8 du Coran, dite « du butin », qui autorise la saisie des biens des infidèles, avec (ghanîma) ou sans combat (fay). Selon le colonel Tito Karnevian de la police indonésienne, devenu par la suite général commandant la brigade antiterroriste Densus 88, la répartition du fay’ dans les mouvements islamistes d’Asie du Sud-Est comme la Jemaah Islamiyah se fait selon le barème suivant : 50 % du butin va à l’organisation, 25 % sont versé pour l’aide aux indigents et 25 % sont réservés à l’exécutant. Il y a donc bien un intérêt personnel pour ce dernier à accomplir des actions de spoliation. Comment savoir quelle est sa motivation première ?

Terroristes et criminels de droit commun sont condamnés à s’entendre ou à se combattre. Quand ils sont implantés dans des zones où l’État est dit « failli », comme c’est le cas en Somalie, les deux forces doivent composer pour coexister ; elles y trouvent l’efficacité accrue qu’apporte la spécialisation, les combattants djihadistes fournissant la protection en échange d’une part des revenus de la piraterie. Ce mariage de raison peut parfois être fragile comme le démontre le New York Times qui révèle que les pirates somaliens d’Hobyo sont courtisés par le gouvernement qui leur demande de les informer sur les activités maritimes du mouvement terroriste al-Shebab18' À l’inverse, ceux d’Harardere, un autre repaire de pirates, ont fait le choix de partager les rançons avec ces mêmes Shebab et leurs alliés du Hizbul Islam. Ces groupes islamistes, qui ont pourtant initialement promis d'arrêter la piraterie en raison de son caractère impie lorsqu’ils prennent la ville le 2 mai 2010, ont fini par céder à l’attrait d’un financement facile et abondant. Cette collusion d’intérêt est également avérée quand deux logisticiennes espagnoles de l’organisation Médecins Sans Frontières**,** qui avaient été enlevées en octobre 2011 dans un camp de réfugiés somaliens au nord du Kenya par des Shebab, sont « vendues » à des pirates pour la somme de 200 000 $. Les pirates ont démenti tout lien politique avec l’organisation islamique, soulignant que la transaction ne constituait qu’un accord commercial.

Ce rapprochement des pirates avec les terroristes est à présent largement reconnu par la communauté internationale. Pendant la séance du Conseil de sécurité de l’ONU qui s’est tenu le 31 octobre 2011, le sous- secrétaire général Tayé-Brook Zerihoun s’est dit très préoccupé par « le renforcement des liens entre pirates et militants al-Shebab [qui] laisse cependant augurer d’une mutation du problème de la piraterie».

L’étude historique de la piraterie montre que son développement ultime est toujours d’ordre politique. L’historien Philip Gosse distingue un cycle constitué de trois phases. La première consiste en la réunion d’individus appartenant aux populations côtières les plus déshéritées pour se livrer au banditisme maritime en attaquant les navires marchands les plus vulnérables. Puis vient la période du regroupement lorsque les groupes les plus forts absorbent les autres, constituant des organisations structurées et puissantes ; aucun navire marchand n’est totalement à l’abri de leurs attaques. L’ultime évolution donne naissance à de véritables communautés, voire à des États indépendants, véritables acteurs du jeu politique régional et en position de faire des alliances avec d’autres États, à l’instar de la « République » morisque de Salé au Maroc.

Aujourd’hui, les pirates somaliens semblent avoir atteint le deuxième stade d’évolution décrit par Philip Gosse. Ils sont rassemblés en un nombre restreint de groupes puissants qui traitent avec les mouvements terroristes locaux, mais pas encore avec les États. Dans le golfe de Guinée où les conditions d’environnement sont différentes, la criminalité maritime évolue en renouant avec la tradition des boucaniers : des groupes armés assaillent des villes à partir de la mer. Ils attaquent soit des symboles régaliens des États (préfecture au Cameroun, présidence en Guinée Équatoriale), avec des objectifs politiques, soit des banques ou des supermarchés à des fins crapuleuses. À une occasion au moins, à Limbé au Cameroun, les deux types d’objectifs ont été traités de façon coordonnée au cours de la même action.

**Un cadre juridique modulaire**

La Convention de Montego Bay (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS), tenue sous l’égide de l’Organisation des Nations Unies, signée en 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994, est le seul accord international contemporain qui traite de la piraterie. Son article 10126, confine les actes de piraterie à la haute mer. Pour la simplification de notre propos et malgré l’approximation que cela signifie, nous emploierons dans la suite de ce texte le terme générique de « piraterie » à la violence criminelle maritime quelle que soit la distance de la côte et le degré de réussite de l’action.

Le fait que le cadre juridique international ait été édicté par l’ONU permet d’adapter le texte général par des résolutions ad hoc du Conseil de Sécurité lorsque qu’il ne peut répondre à la spécificité d’une situation locale. C’est ce qui a été fait, par exemple, le 2 juin 2008 par la Résolution 1816 qui définit pour la Somalie un régime dérogatoire au droit de la mer, limité dans le temps et dans l’espace pour engager la lutte contre les pirates. Dans ce cas, le Conseil de sécurité autorise les États qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition à lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes, à entrer dans les eaux territoriales et à y réprimer les actes de piraterie de la même façon qu’en haute mer. Cette résolution a, jusqu’à présent, été renouvelée chaque année pour une durée de douze mois.

En ce qui concerne le golfe de Guinée, le Conseil de Sécurité vote le 31 octobre 2011 la résolution 2018 qui demande à ce que la Communauté économique des États de l’Afrique de i’Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États d’Afrique Centrale (CEEAC) et la commission du golfe de Guinée travaillent en coopération politique et militaire sur la base de patrouilles maritimes. Le 29 février 2012, l’ONU constate une dégradation de la situation avec l’utilisation d’armes lourdes par les pirates et relance ces recommandations qui, en particulier au sein de la CEEAC, ont déjà été prises en compte et sont en cours d’exécution.

La législation française a pris du retard pour transcrire en droit interne les dispositions de la Convention de Montego Bay et le terme de piraterie a même disparu temporairement du droit pénal avec l’abrogation en décembre 2007 de la loi du 10 avril 1825 « pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime ».

Il reparaît en 2011 avec la modification de la Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 « relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer » dont l’intitulé devient « relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer ». Le nouveau texte est en accord avec la Convention. Les commandants des bâtiments de l’État voient ainsi leur domaine de compétence accru et peuvent, sous condition d’une habilitation spéciale, procéder à la constatation des infractions, à la recherche et à l’appréhension de leurs auteurs ou complices sur autorisation, sauf extrême urgence, du procureur de la République, ce qui règle le problème de liaison entre les bâtiments de guerre en mission et les autorités judiciaires.

**Des stratégies anti piraterie insuffisantes ?**

Le golfe de Guinée est une route maritime commerciale importante. Il est à la fois source de développement socio-économique et de criminalité en tout genre. Il est régulièrement confronté à la contrebande des produits pétroliers, à l’immigration clandestine, à la pêche illicite, à la pollution maritime, aux trafics de drogue et autres stupéfiants, aux menaces à l’environnement mais aussi le brigandage et la piraterie maritimes. L’espace maritime vital du golfe de Guinée mérite d’être préservé car il comporte des enjeux politico-sécuritaires, socio- économiques et environnementaux majeurs.

Les actes de brigandages enregistrés dans le golfe de Guinée sont de plus en plus nombreux et violents. Face à leur recrudescence, les Etats de la région ont pris

conscience des conséquences : ils s’organisent au mieux et coordonnent leurs actions au plan régional. Cette démarche reçoit l’appui des partenaires maritimes internationaux décidés à créer un réseau mondial de coordination et de partage d’information maritime pour sécuriser les échanges commerciaux par voie de mer. Cependant, l’institution d’une autorité maritime unique, la réforme des textes nationaux relatifs à la mer, la poursuite au-delà des frontières et la garde armée des navires vulnérables au mouillage sont autant d’aspects que tous les États du golfe de Guinée doivent davantage considérer pour une pleine efficacité.

**Que recherchent les brigands des mers dans le golfe de Guinée ?**

Dans le golfe de Guinée, les « bandits des mers » maîtrisent bien le domaine maritime et disposent en permanence des informations sur les mouvements des navires dans la zone. Pour opérer, ils utilisent de petites embarcations puissamment motorisées qui sont pour la plupart du temps déguisées en embarcations de pèche ou de ravitaillement à la mer. Ils interviennent nuitamment, par une approche silencieuse (à la rame), sur des bateaux au mouillage ou en opération de transbor­dement des produits pétroliers. Les pirates possèdent des armements modernes (Fusil d’assaut AK-47 calibre 7,62 mm court) et du matériel sophistiqué (GPS, transpondeur AIS — système permettant de visualiser sur écran les données relatives à un navire —, radar, jumelles à vision nocturne, moyens de communication à grande portée incluant le téléphone satellitaire).

À l’opposé du golfe d’Aden et du large de la Somalie où l’on assiste à des prises d’otages avec demandes de rançon, le golfe de Guinée fait plutôt face à la « pétro-piraterie ». Le navire pétrolier brigandé, est conduit dans une zone jusqu’ici inconnue et est aussitôt relâché après siphonage de sa cargaison.

Dans ce contexte, nous sommes tous conscients qu’il n’est pas évident de conduire une opération de force pour stopper un navire pétrolier et appréhender les brigands lorsque ceux-ci en ont déjà pris possession. Des stratégies actuellement mises en place tentent seulement d’empêcher les prises de contrôle des navires par les brigands et pirates.

**Stratégies de lutte lacunaires ou actions non coordonnées ?**

Le manque de moyens de surveillance, l’absence de coordination inter agences maritimes et inter-Etats ainsi que la faiblesse des législations sont autant de facteurs aggravant la criminalité maritime dans le golfe de Guinée. A cet égard, des stratégies ont été développées à chaque niveau pour procurer une efficacité à la lutte contre le fléau.

Chaque État côtier a pris des mesures relatives à la modernisation et au renforcement des équipements de surveillance et d’intervention (sémaphores et patrouilleurs de haute mer), au partage du renseignement maritime, à la révision des législations liées à la mer et à la formation sur la connaissance du domaine maritime.

Au niveau régional, les deux communautés du golfe de Guinée (CDEAO et CEEAC) disposent chacune d’une stratégie maritime communautaire axée sur la coopération et la mutualisation des moyens des États-membres. De plus, l’espace maritime de chaque communauté est subdivisé en zones, chacune coordonnée par un centre multinational de coordination (CMC). Toutes les zones de la commu­nauté sont coordonnées par un centre régional de sécurité maritime (Cresmao pour l’Afrique de l’Ouest et Cresmac pour l’Afrique centrale). Enfin, le Centre interré­gional de coordination (CIC) sert de lien entre les deux centres régionaux. Toutes ces actions sont conduites conformément au Code de conduite de Yaoundé \* d’une part, et à la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) d'autre part. Sur le plan international, plusieurs programmes de partenariat ont été développés pour soutenir le golfe de Guinée dans la gouvernance maritime de son espace. On cite, entre autres, les Américains WACI (West Africain Coast Initiative) et APS (Africa Partnership Station), les Européens SEACOP (On Sea Coopération) et le projet CRIMGO (Routes maritimes critiques du golfe de Guinée), l’opération FRONTEX (Espagne-CEDEAO), les Français FSP-ASECMAR (Fond de solidarité prioritaire pour l’appui à la sécurité maritime dans le golfe de Guinée) et Corymbe (mission permanente dans le golfe de Guinée). Interpol et Europol offrent égale­ment leurs compétences en matière d’investigation.

**Quelles dispositions pour faire cesser le brigandage maritime ?**

Les pays du golfe de Guinée se montrent déterminés à résoudre dans une approche collective le fléau de la criminalité maritime transnationale. Au-delà des actions actuellement menées et soutenues par la communauté internationale dont principalement la France, il s’avère nécessaire que des mesures additionnelles soient prises pour renforcer les stratégies existantes.

Le groupe des « amis du golfe de Guinée » (groupe d’experts du G7 : Allemagne, Canada, États-Unis, France, Italie, japon et Royaume-Uni) pourrait obtenir des contrats auprès de l’industrie des technologies maritimes pour la fourniture directe des équipements nécessaires (ballons de haute altitude, caméras fixes, aéronefs, patrouilleurs de grande capacité, moyens de recherches et sauvetage et équipements anti-pollution, simulateurs tactiques) aux pays du golfe de Guinée.

En vue d’une meilleure coordination des actions des différents acteurs maritimes, chaque nation côtière du golfe de Guinée gagnerait en instituant une autorité nationale unique en charge de l’action de l’État en mer. Ce coordonnateur pourrait recevoir l’appellation de préfet maritime et les prérogatives correspon­dantes. L’organisation française de l’action de l’état en mer en est la référence. L’expérience guinéenne mérite également d’être saluée.

L’usage d’armes à feu à bord des navires pétroliers comporte certes un dan­ger. Cependant, l’embarquement d’une garde civile armée à bord de tels navires durant le transit dissuaderait toute attaque par les brigands ; toutefois il se poserait le problème de la souveraineté dès que le navire se trouverait dans les eaux territo­riales d’un autre pays. Dans le golfe de Guinée, le brigandage s’opère sur des pétro­liers au mouillage. Tout navire vulnérable, se trouvant dans les eaux territoriales d’un des pays du golfe de Guinée, devrait pouvoir, durant son séjour, demander et obtenir par l’intermédiaire de son agence locale de consignation les services de garde armée auprès des sociétés civiles de sécurité agréées par l’Etat. Le brigand n’oserait jamais approcher un navire s’il sait qu’il sera accueilli par le feu.

Si les centres opérationnels maritimes (COM) d'une même zone maritime sont interconnectés, la poursuite des brigands hors des frontières, conformément à la stratégie maritime régionale intégrée, sera aisée et n’affectera en aucun cas la sou­veraineté des Etats. Des accords bilatéraux ou multilatéraux entre marines voisines du golfe de Guinée seraient par conséquent envisageables pour définir les contours de cette poursuite continue.

Enfin, dans la mise en œuvre de la stratégie intégrée, l’accent devrait être mis sur la mutualisation des moyens : les navires et aéronefs d’un pays pouvant patrouiller au-delà des frontières maritimes et partager l’information recueillie avec les pays concernés ; des accords seraient également nécessaires à cet effet.

En somme, le flux commercial maritime du golfe de Guinée mérite d’être protégé car il est source de développement et de croissance des pays du littoral Ouest africain. Environ 40 % du pétrole utilisé aux États-Unis et en Europe proviennent de cette zone. L’insécurité maritime montante a des conséquences néfastes sur l’équilibre économique mondial. Cette situation est inquiétante et la solution à ce problème doit être globale. Le soutien des partenaires et des organismes interna­tionaux doit s’appuyer sur les efforts de modernisation des moyens de lutte, de coopération et de coordination déjà entamés localement et sur les plans régionaux.

Cependant pour plus d’efficacité, les mesures de lutte devraient s’étendre à la mise en place d’un organe maritime de coordination des actions de l'Etat en mer ; la mise en place des accords en matière de mutualisation des moyens et de poursuite continue, et surtout la possibilité d’utiliser une garde armée fournie par des sociétés civiles de sécurité à bord des navires vulnérables au mouillage. Les modalités pra­tiques d’utilisation de ces gardes armés en mer pourraient être arrêtées par le préfet maritime ou l’autorité maritime désignée qui en définit les responsabilités.

**En quête de solutions : scénarios et perspectives**

Les types d’attaque, les facteurs d’efficacité et le processus d’évolution de la piraterie pendant les siècles passés sont semblables à ceux d’aujourd’hui. Le contexte technique, géographique et juridique influe bien évidemment sur le cours des événements, mais les scénarii d’opposition obéissent aux mêmes règles que par le passé, avec les moyens d’aujourd’hui.

Historiquement, trois grandes stratégies ont été appliquées contre la violence maritime. Elles ne sont pas exclusives l’une des autres et leurs applications peuvent être tuilées dans le temps. La première, la plus simple, est purement défensive. Il s’agit pour un État de protéger ses navires de commerce en les faisant escorter et en leur donnant les moyens de se protéger. La deuxième, plus offensive, consiste en la suppression chirurgicale du problème à la source, c’est-à-dire la destruction des moyens de l’adversaire. La dernière, de grande ampleur et « civilisatrice », est destinée à régler la question en profondeur en restaurant les pouvoirs régaliens d’un État en difficulté, voire en le reconstruisant au besoin sous l’égide des Nations Unies pour lui permettre de traiter en interne les causes de la violence.

Toutes ont été utilisées dans le passé avec plus ou moins de bonheur. Toutes sont encore envisageables aujourd’hui, en respectant les règles plus contraignantes du Droit international. Cependant, le problème à résoudre est encore compliqué par l’extrême adaptabilité dont ont toujours fait preuve les pirates. Pour conserver l’initiative, ils ont su modifier constamment leurs modes d’action pour s’ajuster aux contre-mesures que les navigateurs leur opposaient. Cette capacité a permis à la piraterie de subsister tout au long de l’Histoire, subissant épisodiquement des périodes de reflux plus ou moins prononcées avant de toujours renaître de ses cendres sous des formes adaptées à la nouvelle situation géostratégique.

Les solutions durables pour limiter les effets de la piraterie consistent probablement en une combinaison de ces trois scénarios avec des dosages variables et évolutifs selon les zones concernées. Il s’agit d’agir de façon pragmatique pour éviter les risques de déstabilisation régionale et de développement de formes de violences alternatives comme le terrorisme ou la grande criminalité structurée.

**Premier scénario : évitement et défense passive**

C’est la première stratégie à avoir été appliquée dans l’histoire. C’est celle qui a conduit à armer les navires marchands avant même la création des flottes de guerre, et ce, jusqu’au milieu du XIXe siècle. C’est la stratégie actuellement mise en œuvre pour limiter les effets de la piraterie somalienne. Elle présente l’avantage pour les États de n’avoir pas à obtenir d’autorisation diplomatique tant qu’elle s’applique en haute mer et là où des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies l’autorisent. Elle permet l’accompagnement des navires de commerce par des bâtiments appartenant à une Marine, des navires armés d’autres administrations maritimes ou encore des bateaux armés appartenant à des sociétés privées sous contrat. Il est également possible d’embarquer des équipes de protection militaires ou appartenant à des organismes non gouvernementaux.

Ce scénario coûte cher. Les frais, essentiellement à la charge de l’industrie maritime, sont sans commune mesure avec les rançons payées qui ne représentent que 2 % des sommes engagées. Séduisant par l’autonomie de décision qu’il procure aux États, il pose des problèmes de ressources, de Droit et de principe. Les unités utilisables pour la protection est notoirement insuffisant, le nombre des bâtiments de guerre étant bien moindre que celui des navires de commerce. La solution conjoncturelle qui consisterait à consacrer les budgets alloués aux marines pour ne s’équiper que de petits navires de sûreté n’est pas envisageable pour les grandes puissances maritimes qui doivent assumer d’autres missions. De plus, un État ne peut réserver sa protection aux seuls navires battant son pavillon ; cela irait à rencontre du principe général de la liberté de navigation et de l’esprit de la convention de Montego Bay qu’ils doivent faire appliquer. Qu’adviendrait-il dans ce cas de la majorité des navires qui battent pavillon de complaisance, sous la juridiction d’États bien incapables d’en assurer la protection?

L’embarquement d’équipes armées sur des navires civils pose des problèmes juridiques tant pour l’État du pavillon que pour les États côtiers dans les eaux desquels ils vont pénétrer. Les débats à ce propos font rage dans tous les pays et les réponses ne sont pas partout les mêmes. Le fait d’embarquer des forces militaires au lieu d’équipes de protection privées ne règle pas le problème comme l’a prouvé l’incident du 16 février 2012 quand des fusiliers-marins italiens embarqués à bord du pétrolier italien Enrica Lexie ont tiré sur des marins-pêcheurs indiens qu'ils prenaient pour des pirates. Deux hommes ont été tués et l’affaire a dégénéré en une crise diplomatique entre l’Inde et l’Italie.

Par ajustements successifs, l’application progressive par des navires de commerce de plus en plus nombreux des règles d’autoprotection préconisées par un grand nombre organisations de l’industrie maritime et grâce à l’implication d’un nombre croissant d’États qui ont accepté de coordonner - plus ou moins - leurs actions en mer, la solution actuelle a permis d’infléchir la courbe des prises au large de la Somalie. Elle n’est cependant pas satisfaisante à long terme en raison de son coût, tant pour les armateurs que pour les États qui, aux prises avec la crise économique, sont tentés de réduire les budgets militaires.

Il reste cependant une marge d’amélioration possible en poursuivant les efforts d’équipement des navires marchands de façon à en rendre inaccessibles le plus grand nombre possible et en améliorant leurs moyens d’autodéfense : détection automatique, alerte et embarquement de gardes armés qualifiés pour tenir à distance de sécurité les pirates, etc. Toutes choses que les compagnies maritimes les moins riches ne peuvent se permettre.

**Deuxième scénario : coercition sans intervention pérenne**

L’Histoire maritime offre de nombreux exemples de stratégie offensive dirigée contre les sanctuaires de pirate. La lutte contre les Barbaresques du Maghreb est particulièrement instructive en ce domaine en raison de sa durée qui s’est étendue sur plus de trois siècles. Tous les pays qui pratiquaient le commerce maritime en Méditerranée ou dans l’Est de l’Atlantique y ont été confrontés, même si tous n’ont pas pris de telles mesures coercitives. Historiquement, trois modes d’action ont été principalement utilisés contre ces refuges : le blocus, le bombardement et les raids terrestres sous forme de coups de main. Aucune de ces pratiques n’a su donner de résultats probants sur le long terme.

Le blocus, dans ce cas, consiste à mettre en place un dispositif naval devant un port pour empêcher les mouvements des navires adverses, mettant ainsi le trafic commercial ami à l’abri de leurs attaques. Ce mode d’action n’est efficace que s’il s’inscrit dans la durée, ce qui impose de disposer de forces navales nombreuses, endurantes et bien soutenues pour assurer une relève sur zone. Or, les flottes occidentales, hier comme aujourd’hui, ont rarement eu la disponibilité de moyens suffisants à consacrer à la lutte contre les pirates. Jusqu’en 1765 les trois grandes puissances maritimes d’Europe détachent des forces navales tour à tour à vingt-huit reprises devant Salé sans résultat durable.

Le bombardement des ports barbaresques sous forme de représailles est un mode d’action proche du précédent puisqu’il comporte également une mission de blocus d’un degré supérieur. Les premières opérations véritablement efficaces sont menées sous le règne de Louis XIV. Grâce à l’emploi des galiotes à bombes inventées par Renau d’Eliçagaray, un traité est signé en 1685 pour une durée de cent ans mais se voit rompu au bout de trois. Les bombardements reprennent en 1688 sans parvenir à obliger les Barbaresques à cesser la course.

Les coups de main correspondent à des débarquements de troupes destinés à détruire un sanctuaire et les bateaux qui s’y trouvent. Parmi les nombreux exemples qu’offrent les trois siècles de violence maritime en Méditerranée se trouve celui de la « War with Tripoli » qui oppose la jeune République américaine aux Barbaresques. En 1805, une troupe de 400 marines et de 500 mercenaires musulmans part d'Alexandrie en Égypte à travers le désert et parvient à s'emparer de Derna, appuyé par des bâtiments américains. La paix est conclue peu de temps après, le 4 juin 1805, après qu’une rançon de 60 000$ ait été payée pour la libération des prisonniers de la frégate Philadelphia retenus depuis 1803 quand leur bâtiment s’est échoué au cours d’une attaque de Tripoli.

**Quels enseignements pour aujourd’hui ?**

Toutes les opérations offensives avec des objectifs limités menées contre les Barbaresques ont été sans lendemain. Outre l’aspect idéologique - ils ont toujours justifié leur action par la référence à un jihad maritime" -, la raison principale de leur résilience vient de ce que les Régences ne disposaient pas d’autre moyen de subsistance. Nous retrouvons la même problématique pour la piraterie somalienne contemporaine, l’aspect religieux en moins.

Faute d’espérer éradiquer la piraterie, il s’agit alors de diminuer de façon durable la menace en interdisant l’utilisation des sanctuaires par les pirates et en contrecarrant leur liberté de mouvement et d’action. Les moyens navals sont aujourd’hui aussi insuffisants pour effectuer un blocus sélectif n’autorisant l’accès à la mer qu’aux seuls pêcheurs. Les frappes aériennes systématiques utilisées avec un certain succès contre les terroristes sont inadaptées à la lutte contre la piraterie en raison des dégâts collatéraux inévitables qui pousseraient à une montée de la violence et à des représailles probables sur les otages utilisés comme boucliers humains ou exécutés. Les pirates ont montré leur détermination quand, en août 2012, ils abattent pour la première fois un membre d’équipage d’un navire pris en 2010 de façon à faire pression sur l’armateur qui tardait à payer une rançon100.

En revanche, les récentes décisions de l’Union européenne d’autoriser l’attaque des bases logistiques pirates à terre à partir de moyens maritimes peuvent rendre plus difficile la situation des pirates en les privant d’une partie des avantages que procure un sanctuaire. Ces derniers peuvent cependant compliquer les attaques à grande portée en camouflant le matériel spécifique à la piraterie - comme les moteurs hors- bord de forte puissance - dans des lieux où ils sont invisibles depuis les airs ou en les plaçant au milieu de la population, là où ils ne risquent pas de frappes par crainte des dégâts collatéraux. Seule une intervention terrestre permettrait de faire des destructions sélectives. Bien que l’envoi de forces spéciales au sol n’ait pas été un mode d’action approuvé par tous, rien n’empêche les États d’intervenir individuellement, sous leur propre responsabilité, ce qui a d’ailleurs déjà été fait par les Français le 11 avril 2008 à l’occasion de l’affaire du Ponant, par les Britanniques en juillet 2011 pour exfiltrer un chef tribal et par les Américains le 24 janvier 2012 pour libérer le Danois Poul Hagen Thisted et l’Américaine Jessica Buchanan.

Le durcissement de la répression des actes de piraterie peut avoir des conséquences non négligeables en raidissant les populations non impliquées dans la piraterie si leurs conditions de vie sont rendues encore plus difficiles. Dans un premier temps, cela peut conduire à la radicalisation des pirates. Le risque de les voir utiliser un armement plus lourd et de mener des actions toujours plus violentes est réel.

Privés d’une source de revenus abondante, pirates et commanditaires peuvent rechercher l’accroissement de la collusion avec les islamistes pour faire face à ceux qui passeraient à leurs yeux du statut de marchandise à celui d’ennemi commun. Encore peu probable, cette possibilité n’est pas à écarter en cas d’aggravation de la situation. Elle s’accompagnerait d’une forme de rétablissement de l’ordre avec l’application généralisée de la charia aux populations locales musulmanes qui pourraient y voir une promesse de stabilité. La conjonction des forces correspondrait alors à l’accomplissement de la troisième phase de maturation de la piraterie de Philip Gosse. La possibilité de création d’un ou de plusieurs États nouveaux, comparables à ce qu’étaient les Régences barbaresques, incapables de subsister sans la course et les razzias, serait alors possible.

L’escalade militaire deviendrait alors inéluctable et difficile à maîtriser. Elle conduirait à l’utilisation de nouveaux moyens d’action plus coercitifs sans garantie de paix stable à brève échéance si la stratégie n’est pas adaptée au changement d’environnement.

**Troisième scénario : state-building et stabilisation**

Historiquement, c’est la prise d’Alger en 1830 qui met définitivement fin à la course barbaresque. L’opération est effectuée avec le soutien quasi- unanime des pays d’Europe et des États-Unis. Seule la Grande-Bretagne regimbe. Ce succès n'est durable que parce que la France s’installe au Maghreb, ce qui a eu cependant de lourdes conséquences à long terme ; après une pacification difficile, il a fallu procéder à la décolonisation particulièrement douloureuse d’un ensemble territorial devenu beaucoup plus vaste que celui des simples Régences initiales.

Les suites d’une intervention de grande ampleur à terre sont toujours importantes. Certes, les temps ont changé depuis Barberousse, et la Charte des Nations Unies pourrait justifier une intervention internationale plus forte. Cependant, en période de crise économique, après l’échec de l’opération Restore Hope en Somalie, l’insuccès relatif des interventions en Irak et en Afghanistan où les objectifs politiques initiaux n’ont pas tous été atteints, quelle puissance accepterait de mettre suffisamment d’hommes à terre pour répondre à une éventuelle demande de l’ONU ?

Il est impossible d’agir en Somalie contre la seule piraterie. Elle n’est que le sous-produit de la désorganisation politique créée depuis plus de vingt ans par des seigneurs de la guerre auxquels ont succédé des organisations islamistes. Seule une réponse aux attentes économiques, associée à un système juridique dissuasif s’appuyant sur des moyens d’intervention efficaces, peut détourner les pirates de leurs activités. Cela est particulièrement vrai en Somalie où la piraterie n’est pas une activité locale traditionnelle. Le retour à l’ordre sur mer passe par un rétablissement des activités de production et de distribution locales, lesquelles sont tributaires de la remise en état d'une infrastructure et des circuits d'échanges, ainsi que de l'entrée en fonction d'un ou de gouvernements (au cas ou le pays serait morcelé) assumant pleinement leurs fonctions régaliennes.

Après des tentatives malheureuses, la communauté internationale a renoncé dès 1994 à y réaliser de la nation building, solution trop coûteuse tant en terme d’image que de ressources humaines et financières. A défaut, une intervention régionale soutenue à distance par les puissances intéressées par la protection des flux maritimes pourrait être une solution. Les incursions du Kenya sur le sol somalien - dont les éléments sont à présent intégrés à l'AMISOM, la force de l'Union africaine composée jusqu'ici, pour l'essentiel, de troupes ougandaises et burundaises - et de l’Éthiopie apportent une amorce de solution. Elles posent aussi des questions pour la stabilité régionale en raison de l’exacerbation des inimitiés ethniques et religieuses106 traditionnelles qui en résulte. Les pays limitrophes ont leurs propres objectifs politiques et des intérêts qui ne concordent pas obligatoirement avec ceux d’une Somalie stabilisée et réunifiée. Une partie de l’activité économique de la région dont ils bénéficient actuellement leur échapperait alors. Elle pourrait ne pas être compensée par le regain d’activité que générerait la reconstruction d’un pays particulièrement déshérité.

**Solutions pragmatiques**

Le choix de ne pas intervenir massivement sur le continent pour y conduire des opérations de nation building restreint les objectifs principaux au seul maintien de la liberté de navigation et d’exploitation des ressources en mer Rouge et dans l’océan Indien.

Cette stratégie limitée présente l’avantage de pouvoir disposer d’une grande liberté de choix d’actions en raison tant du consensus international qu’elle dégage et de la coopération des autorités locales qui lui est acquise que du principe de la liberté de navigation qui prévaut hors des eaux territoriales et qui permet aux puissances maritimes concernées d’y prendre les mesures qu’elles estiment nécessaires à la sécurisation de leurs navires.

La stratégie de lutte contre la piraterie doit être pragmatique en terme de domaines d’action et réaliste quant à son financement qui conditionne les ressources disponibles. Il faut agir de façon à la fois défensive et offensive, en durcissant la protection des flux maritimes et en affaiblissant la menace qui pèse sur eux.

**Durcissement des flux maritimes**

Le domaine le plus prometteur est sans conteste celui de l’autoprotection des navires. Les préconisations du BMP4 ont montré leur efficacité. Il faut donc les faire appliquer par l’ensemble des navires qui peuvent les mettre en pratique. Tous n’en ont pas la possibilité, en particulier ceux de petite taille, dont l’activité ne le permet pas (chalutiers) ou dont les compagnies n’en ont pas les moyens financier.

L’efficacité des gardes armés embarqués n’a pas été démentie à ce jour. C’est donc une solution qui doit être généralisée de façon pragmatique pour en limiter le coût pour les États : embarquement de fusiliers-marins (ou assimilés) à bord des navires arborant le pavillon d’un pays disposant de telles forces et le souhaitant, ou autorisation d’embarquement de gardes armés appartenant à des sociétés privées pour les autres, en particulier pour les plus nombreux, ceux qui ont un pavillon de complaisance. Le rôle de la communauté internationale dans ce cas est important, puisqu’elle doit négocier sans délai une réglementation internationale régularisant cette pratique de façon à pouvoir encadrer l’emploi de la force dans des conditions optimales de sécurité et de sûreté. Une fois ce texte validé, la généralisation de cette activité à tous les navires est possible.

La protection des navires par les flottes de guerre a atteint un niveau qui peut difficilement être augmenté. Son efficacité n’est plus à prouver, et le nombre d’attaques qui sont ainsi empêchées est important... Il y a là probablement peu de marge d’amélioration sinon dans une meilleure organisation de la coopération entre toutes les marines présentes sur zone.

**Contenir la menace**

Le durcissement des navires permet de diminuer la charge des forces navales et de les réorienter vers des actions offensives bien ciblées contre les groupes de pirates. Cela se rapproche des opérations menées depuis longtemps contre les terroristes, à ceci près qu’il s’agit dans le cas de la piraterie d’actions normalement non létales.

Elles reposent sur un renseignement de qualité qu’il faut développer, en particulier d’origine humaine et financière. Plusieurs modes d’action sont disponibles, à commencer par des attaques ciblées contre les principaux éléments des groupes et des réseaux : chefs, commanditaires, spécialistes. Il est également possible de mener des actions contre les organisations financières - en particulier par la mise en place de mécanismes permettant l’analyse des opérations de négociations pour en déterminer les acteurs clés et pister les flux financiers - ou encore des actions de frappes chirurgicales contre les refuges, les moyens d’action et les infrastructures spécifiques à la fonction piraterie. Finalement, des actions de coercition et/ou de ralliement contre les forces vives peuvent être employées. Il s’agit d’abord de punir effectivement les contrevenants. Deux solutions s’opposent dans le cas somalien. D’une part, la mise en place d’un dispositif juridictionnel et pénitentiaire somalien extra territorialisé tel que l’avait préconisé Jack Lang et qui a été adopté le 11 avril 2011 par la résolution 1976 du Conseil de Sécurité. L’alternative recommandée par les Britanniques consiste à renforcer les moyens juridiques et pénaux des pays riverains ; elle recueille une plus grande adhésion et semble prendre le pas. La partie séduction reste à mettre en œuvre. Ce devra être une alternative économique.

L’Europe a approuvé le concept de la mission EUCAP Nestor dans les régions du Puntland, du Somaliland et de Galmudug qui répond pour partie à ce mode d’action. Il s’agit d’entraîner une force de « police » côtière et de la formation et la protection des juges. Il est probable que ce processus, qui se limite au conseil et à l’instruction, demande beaucoup de temps, d’énergie et in fine d’investissement pour aboutir s’il aboutit un jour.

Une alternative plus efficace consisterait à créer un ou des corps de Somaliens dirigés par des cadres issus de pays mandatés par l'ONU dans un premier temps, puis remplacés au fur et à mesure par les éléments sous leur direction qu’ils jugeraient les plus aptes à remplir des charges de responsabilités jusqu’à la gestion totale de l’organisation permettrait probablement une implantation locale plus rapide et plus efficace. Politiquement délicat à mettre en œuvre, ce corps de garde-côtes, payé et équipé par l'ONU serait semblable dans sa composition aux « Affaires indigènes », cette création de Lyautey au Maroc ayant formé le noyau de la nouvelle armée de terre marocaine. Dans le domaine maritime, cette méthode pragmatique et rationnelle est également celle qui a été couramment retenue pour la prise en charge progressive des postes techniques et de commandement lors de la formation de certaines marines africaines (dont celle du Togo avec le soutien français au début des années 1980) ou la prise de contrôle de grands établissements portuaires comme le King Saud International Seaport de Djeddah à la fin des années 1990 (les cadres britanniques ont été remplacés au fur et à mesure de leur formation par des Saoudiens). Cette méthode - d'assistance militaire opérationnelle ou de mentoring - permettrait d’éviter l’implantation à terre de forces étrangères nombreuses et d’affecter la totalité des forces navales au soutien des navires de commerce et à des opérations offensives ciblées. L'avantage serait triple : opérationnel d'abord, en raison de la compréhension de la langue et de la connaissance de l'environnement local; il permettrait d’améliorer la compréhension des pirates et la qualité du renseignement humain. Economique ensuite, du fait de l'injection de soldes et d'une certaine sécurité de l'emploi pour d'anciens pirates, qui profiteraient de l'aubaine et pourraient suffire à contrebalancer les gains de la piraterie pour les sans-grades. Tactique enfin, car basés à terre sur des têtes de pont à proximité des principales bases pirates, ces garde-côtes fourniraient un renseignement de qualité et pourraient intervenir avec précision et efficacité contre les pirates avec le soutien des forces navales. Ils constitueraient l'embryon de la future organisation maritime somalienne (garde-côtes, douanes, marine, etc.).

Une des difficultés majeures que l’on rencontrerait serait la durée d’affectation des cadres étrangers qui, si leur temps de rotation109 est trop bref, ne pourront pas s’acculturer pour adapter leur action aux besoins réels d’une population sociologiquement très différente et peu éduquée.

La durée est un facteur particulièrement important pour mettre en place une organisation stable et efficace. L’unité de temps dans les pays démocratiques est celle des élections qui rythment leur vie ; elle est très inférieure à celle qui est nécessaire à un pays pour se reconstruire.

**Le financement**

Le financement est un problème majeur pour les pays démocratiques, particulièrement en période de crise économique. Les États ne peuvent pas se désengager totalement d’une de leurs responsabilités régaliennes, celle de la protection de leur commerce maritime surtout quand, comme pour la France, il représente plus de 90 % des échanges. Il s’agit donc de trouver des modes de financement nouveaux et de rationaliser au mieux les dépenses en mettant en œuvre les mesures les plus efficaces ciblant les facteurs d’efficacité de la piraterie.

Un séminaire organisé par la Délégation aux Affaires stratégiques s’est tenu récemment avec pour objectif principal de régler à la source et de manière pérenne le problème de la piraterie et de stabiliser durablement les espaces maritimes dans la Corne de l’Afrique. Pour cela, les organisateurs proposent en guise de nouvelle orientation stratégique une solution originale consistant à créer un « fonds mutuel d’investissement » adossé à un fonds opérationnel d’intervention. Ce dernier, destiné à couvrir les coûts de fonctionnement des systèmes opérationnels de sécurité maritime déployés » serait provisionné par une « contribution privée liée à l’usage des espaces maritimes publics [...] qui permettrait aux États riverains de rétablir leurs prérogatives régaliennes afin d’assumer le contrôle total des dispositifs mis en œuvre à moyen terme ».

Le paiement de cette nouvelle taxe pesant sur une industrie maritime qui supporte déjà 80 % des coûts induits par la piraterie ne saurait être accueilli favorablement par celle-ci. En raison de l’impossibilité juridique de l’imposer, elle serait acquittée selon le principe du volontariat, ce qui mettrait les payeurs en situation défavorable vis-à-vis de ceux de leurs compétiteurs. Faute d’une assiette suffisante, elle ne répondrait pas aux objectifs. Quand bien même elle serait appliquée se poserait le problème du contrôle de la gestion des fonds ainsi collectés. Confiés à des autorités locales sans contrôle démocratique, ils risqueraient d’être l’objet de convoitise et de détournements.

L’application des solutions décrites précédemment rencontrera plusieurs types d’opposition. Tout d’abord celle des armateurs et opérateurs en raison des coûts inhérents au renforcement des moyens de protection, qui ne pourront être généralisés à tous les navires ; ensuite, celle des bénéficiaires directs et indirects de la piraterie pour des raisons évidentes ; enfin, celle des nombreux pays ou associations politiques qui fustigeront des mesures qu’ils qualifieront de néo-colonialistes auxquelles ils s’opposeront par principe.

**Conclusion**

Activité entrepreneuriale jadis reconnue, parfois même réglementée par les États, la piraterie est aujourd’hui un modèle d’entreprise à risque particulièrement attrayant : à un coût d’entrée faible répond un gain potentiel énorme. Elle s’est professionnalisée pour devenir une véritable filière économique internationale s’appuyant sur des réseaux en partie légaux, ceux des intermédiaires chargés de la négociation des rançons, ainsi que sur la criminalité organisée. Elle entretient également des collusions avec les groupes terroristes avec lesquels elle interfère localement.

Son intérêt est encore accru par le sentiment d’invulnérabilité que lui confère l’absence de loi la réprimant dans la plupart des États, la lenteur avec laquelle se développent ces instruments juridiques et le peu d’entrain que mettent les pays occidentaux à vouloir juger la plupart des pirates capturés au risque d’embouteiller encore eu peu plus leurs propres systèmes judiciaires et d’augmenter leur population carcérale.

Symptôme fiable du niveau de délabrement des pouvoirs régaliens d’un État côtier, elle est encouragée par la maritimisation de l’économie et l’exploitation des ressources halieutiques et minières. Elle met à profit pour se développer l’espace de liberté qu’est la haute mer et le sous- équipement naval de la plupart des nations. Forte de ses succès et de ses promesses, elle est appelée à se développer sur toutes les mers du monde.

Favorisée par le développement technologique qui permet à n’importe qui de connaître sa position partout dans le monde à quelques mètres près en utilisant un récepteur GPS, son domaine d’action ne connaît pas d’autre limite que l’endurance de ses bateaux. Grâce à ses remarquables capacités d’adaptation, elle s’est dotée de moyens d’intervention à très longue distance en reprenant le concept de bateau mère.

En théorie, plus aucune mer n’est à l’abri des attaques. Si les navires de commerce qui effectuent des liaisons intercontinentales peuvent, au prix de l’augmentation de leurs coûts d’exploitation, se dérouter pour contourner les zones à risques accrus, il n’en va pas de même pour les bateaux qui assurent un trafic régional ni, a fortiori, pour ceux qui exploitent les ressources halieutiques ou minières ainsi que les îles artificielles comme les plateformes pétrolières. Cette menace pèse dès à présent sur une activité qui débutera en 2014 et qui est appelée à un développement important : l’exploitation des métaux de base contenus dans les amas sulfureux déposés sur le fond des océans.

Les statistiques du Bureau maritime international font état d'un net recul des actes de piraterie en océan Indien au cours des neuf premiers mois de l'année 2012. Cette baisse est le résultat de l'action conjuguée de la présence de bâtiments de guerre, de l’embarquement d’équipes de protection et de l'application des « bonnes pratiques (BMP4) » mises en œuvre à bord d’un nombre plus important de navires. C’est bien la conjonction de ces moyens qui s’avèrent efficaces. Il ne faut donc pas céder à l’attrait des conclusions hâtives d’une analyse sommaire qui montrerait qu’aucun navire embarquant une équipe de gardes armés n’ayant été pris, ce mode d’action seul suffirait à garantir la sûreté du trafic. Le contre-amiral américain Terry Mc Knight rappelle qu’il ne faut pas retirer les navires de guerre des différents pays qui patrouillent dans l’océan Indien, sous prétexte de baisse de la piraterie : « C’est quand nous agissons tous ensemble, les sociétés de sécurité privée, les marines et la communauté maritime, que nous pouvons réduire le nombre d’actes de piraterie ».

L’Histoire montre que la lutte contre la piraterie doit impérativement s’inscrire dans la durée. L’échelle de temps démocratique, rythmée par les élections, est mal adaptée à ce combat qui demande une volonté politique soutenue pour que les ressources nécessaires soient allouées sans discontinuité, le temps nécessaire

Il faut d’autant moins se priver d’un des pans du dispositif de lutte que l’adaptabilité dont fait preuve la piraterie laisse présager de l’émergence prochaine d’une ou de plusieurs innovations pouvant remettre en question l’organisation actuelle. Certains armateurs craignent, par exemple, d’être l’objet d’une action en justice, commanditée par un groupe de pirate à l’occasion du décès d’un des leurs sous le feu d’une équipe de protection privée. Il n’est pas inconcevable de penser qu’en l’absence d’un cadre juridique clair pour les sociétés de protection, une plainte pour homicide d’un pirate agissant « par nécessité économique » soit un jour considérée comme recevable par une cour de justice. La préméditation du crime pourrait être plaidée au prétexte de l’embarquement préalable de gardes armés. Une autre éventualité qu’il faut envisager serait l’utilisation d’armement lourd pour disposer d’une puissance de feu supérieure à celle des équipes embarquée. Dans ce cas, seule l’intervention de bâtiments de guerre permettrait de contrer la menace. La généralisation de l’utilisation de boucliers humains, tactique déjà utilisée dans le passé, pourrait être une autre forme d’action. L’ingéniosité tactique et l’esprit d’adaptation dont font preuve les pirates laissent présager qu’ils sauront être inventifs pour faire perdurer leur modèle d’entreprise qui repose en océan Indien principalement sur le commerce des hommes. Une première amorce de diversification a consisté à racheter des otages de terroristes pour en négocier la rançon.

Les résultats obtenus sont donc fragiles et réversibles. La lutte, pour être efficace et le rester quelques soient les évolutions des modes d’action, doit être menée en parallèle contre l’ensemble des facteurs d’efficacité de la piraterie.

**Annexe : Loi n°1825-04-10 du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime**.

*Abrogée par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)118*

**TITRE I: Du crime de piraterie.**

**Article 1**

Seront poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer quelconque armé et naviguant sans être ou avoir été muni, pour le voyage, de passeport, rôle d'équipage, commission ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition ;

2° Tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents.

**Article 2**

Seront poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires français ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires ;

2° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer étranger, lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commettrait lesdits actes envers des navires français, leurs équipages ou chargements ;

3° Le capitaine et les officiers de tout navire ou bâtiment de mer quelconque qui auraient commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il aurait commission.

**Article 3**

Seront également poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout Français ou naturalisé Français qui, sans l'autorisation du roi, prendrait commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé en course ;

2° Tout Français ou naturalisé Français qui, ayant obtenu même avec l'autorisation du roi commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires français, leurs équipages ou chargements.

**Article 4**

Seront encore poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui, par fraude ou violence envers le capitaine ou commandant, s'emparerait dudit bâtiment ;

2° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui le livrerait à des pirates ou à l’ennemi.

**Article 5**

Dans le cas prévu par le paragraphe 1er de l'article 1er de la présente loi, les pirates seront punis, savoir : les commandants, chefs et officiers, de la peine de la réclusion criminelle à perpétuité et les autres hommes de l'équipage, de celle de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans.

Tout individu coupable du crime spécifié dans le paragraphe 2 du même article sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité.

**Article 6**

Dans les cas prévus par les paragraphes 1er et 2 de l'article 2, s'il a été commis des déprédations et violences sans homicide ni blessures, les commandants, chefs et officiers seront punis de la réclusion criminelle à perpétuité et les autres hommes de l'équipage seront punis de la réclusion criminelle à perpétuité.

Et si ces déprédations ou violences ont été précédées, accompagnées ou suivies d'homicide ou de blessures, la réclusion criminelle à perpétuité sera indistinctement prononcée contre les officiers et autres hommes de l’équipage.

Le crime spécifié dans le paragraphe 3 du même article sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité.

**Article 7**

La peine du crime prévu par le paragraphe 1er de l'article 3 sera celle de la réclusion criminelle à temps de cinq à dix ans (1).

Quiconque aura été déclaré coupable du crime prévu par le paragraphe 2 du même article sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité. (...)

**Article 8**

Dans le cas prévu par le paragraphe 1er de l'article 4, la peine sera celle de la réclusion criminelle à perpétuité contre les chefs et contre les officiers, et celle de la réclusion criminelle à perpétuité contre les autres hommes de l'équipage.

Et si le fait a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide ou de blessures, la réclusion criminelle à perpétuité sera indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage.

Le crime prévu par le paragraphe 2 du même article sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité. (...)

**Article 10**

Le produit de la vente des navires et bâtiments de mer capturés pour cause de piraterie sera réparti conformément aux lois et règlements sur les prises maritimes.

Lorsque la prise aura été faite par des navires de commerce, ces navires et leurs équipages seront, quant à l'attribution et à la répartition du produit, assimilés à des bâtiments pourvus de lettres de marque et à leurs équipages.

**Annexe : La piraterie dans le golfe de Guinée**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Années | Au large du Bénin | Au large du Cameroun | Au large de la Guinée | Au large du Nigéria | Total |
| 2003 | 1 |  | 4 | 39 | 44 |
| 2004 |  |  | 5 | 28 | 33 |
| 2005 |  |  | 1 | 16 | 17 |
| 2006 |  |  | 4 | 12 | 16 |
| 2007 |  |  | 2 | 42 | 44 |
| 2008 |  | 2 |  | 40 | 42 |
| 2009 | 1 | 3 | 5 | 29 | 38 |
| 2010 |  | 5 | 6 | 19 | 30 |
| 2011 | 20 |  | 5 | 10 | 35 |

Evolution des attaques de pirates du golfe de Guinée

Il est difficile de disposer d’éléments d’information permettant de quantifier de façon fiable la situation. Dix attaques ont été signalées en 2011, mais l'International Maritime Bureau (IMB), organe de la Chambre de Commerce Internationale) en a recensé au moins 34 autres. Plusieurs raisons expliquent ces omissions : tout d’abord, l’extension de la zone de danger qui, cette même année, s'est étendue au Bénin où 20 attaques, dont 8 ont réussi, ont été menées contre des pétroliers conduisant au vol d’une partie de leur cargaison. Une autre raison du manque de transparence quant au nombre d’attaques est liée aux opérateurs maritimes eux-mêmes qui subissent une forte pression commerciale sur leur activité et craignent l’augmentation des primes d’assurance ainsi que de possibles représailles lors d’une prochaine escale. Enfin, un facteur plus préoccupant est le laxisme dont fait preuve le gouvernement nigérian dans la lutte contre la piraterie et le suivi des agressions. Pottengal Mukundan, directeur de l’IMB, a ainsi rappelé en 2009 : « Contrairement à la Somalie, le Nigéria a un véritable gouvernement central et dispose de la marine de guerre la plus forte de la région. Ce qui est inquiétant, c’est qu’il ne semble pas y avoir de volonté politique de lutter contre le problème de la piraterie dans ses eaux et sur ses côtes bien que le pays soit un exportateur important de pétrole et que son économie soit très dépendante de l’importation d’autres biens».

Même appelées à l'aide par des équipages dont les navires sont au mouillage dans leurs ports, les autorités nigérianes interviennent rarement. Le 15 novembre 2009, alors qu’il subit une attaque, un équipage d’un vraquier se voit froidement rétorqué par le Lagos Port Control que personne ne viendra l’assister.

La piraterie au Nigéria est particulièrement violente. La majorité des attaques ont lieu de nuit, alors que les navires sont à quai ou au mouillage. Dans les ports ou lorsqu’ils naviguent indépendamment les équipages sont livrés à eux-mêmes face à des pirates souvent ivres et drogués qui font facilement usage de leurs armes pendant l’abordage. En mer, très agressifs et bien armés, ils n’hésitent pas à attaquer au préalable les éventuels navires d’escorte. Une fois montés à bord, ils agissent avec dureté et même cruauté pour se faire remettre ce qu’ils veulent et n’hésitent pas à abattre des membres d’équipage avant de débarquer.

Jusqu'à fin 2009, les événements du « golfe du Niger » coûtaient plus cher aux assurances que ceux de la Somalie135. Malgré l’augmentation des actes, ce n’est plus le cas aujourd’hui en raison de la très forte progression des rançons demandées en océan Indien.

Le secrétaire général de l'ONU Ban Ki-moon a estimé mi-octobre 2011 que la piraterie dans le golfe de Guinée constituait une menace croissante et qu'il était plus que jamais important de s'organiser sur le pian international pour la combattre.

Le Conseil de sécurité de l'ONU a adopté le 31 octobre 2011, à l'unanimité de ses quinze membres, une résolution condamnant la piraterie dans le golfe de Guinée et soulignant l'importance de trouver une solution globale à ce fléau. La résolution affirme la nécessité d'une aide internationale pour contribuer aux efforts entrepris par les pays riverains.

Les quinze membres « encouragent » les États de la Commission de la Communauté économique des États d'Afrique de l’Ouest (CEDEAO), de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et de la Commission du golfe de Guinée à mettre en œuvre une stratégie d'ensemble.

Un événement marquant et inexpliqué s’est déroulé dans le golfe de Guinée le 17 février 2009, quand le palais présidentiel de Malabo, capitale de la Guinée Équatoriale située sur la côte nord de l'île de Bioko, est l’objet d’une attaque nocturne par mer. C’est un échec et sept attaquants d'origine nigériane sont faits prisonniers et jugés. Aucun groupe rebelle de la région du golfe de Guinée n’a revendiqué cette opération de force exceptionnelle. Le président équato-guinéen Theodora Obiang Nguema Mbasogo qui, accuse le MEND d'être derrière cette attaque a limogé le ministre de la Sécurité nationale, ainsi que trois généraux et de hauts responsables de la sécurité.

La France joue un rôle particulier dans la région. Depuis 1990, une mission de présence permanente des forces armées françaises dans le golfe de Guinée est maintenue. Le dispositif Corymbe compte toujours un bâtiment de la Marine nationale qui peut être ponctuellement renforcé de moyens terrestres et aéromobiles (hélicoptères) embarqués. Cette mission assure également des missions de coopération bilatérale avec les pays de la région avec des actions de coopération ou des activités communes, en particulier des exercices de lutte contre la piraterie. De plus, à l’instar des mesures prises depuis 2001 au large de la Somalie, un dispositif français de contrôle naval volontaire a été instauré depuis le 1er juillet 2008 dans le golfe de guinée