

ANALYSE 2010

Les Belges repartent à la chasse aux pirates



Publié avec le soutien de la Communauté française

Les Belges repartent à la chasse aux pirates

Du 20 octobre au 20 janvier, la frégate belge Louise-Marie participera pour la seconde fois à l'opération européenne Atalanta. L'annonce de ce départ de nos marins pour l'Océan Indien n'a suscité quasi aucune réaction en Belgique. Pourtant, de lourdes incertitudes pèsent encore sur l'efficacité ou sur l'opportunité de mener cette opération.

La piraterie est un phénomène qu'on croyait éradiqué depuis des lustres. Pourtant, elle a récemment refait son apparition au large des côtes somaliennes. Poussés par leur pauvreté extrême, aidés par la configuration escarpée de leurs côtes et par l'immensité de l'Océan, certains pêcheurs somaliens se sont reconvertis dans cette activité hautement lucrative.

Le Gouvernement fédéral de transition somalien dont l'autorité effective se limite à quelques quartiers de la capitale, Mogadiscio, se révèle bien incapable de lutter contre le phénomène. Les pirates, de leur côté, sèment la pagaille. Ils perturbent les flux commerciaux extrêmement denses dans cette région où transitent 12% du commerce maritime et 30% du pétrole brut mondial, désorganisent les intenses campagnes de pêche des chalutiers industriels espagnols et hollandais et commencent à inquiéter sérieusement les chancelleries du monde entier.

En décembre 2008, les Européens prennent la tête du peloton et lancent l'opération Atalanta qui vise à protéger les navires d'aides alimentaires destinés aux populations somaliennes et à dissuader les actes de piraterie dans le Golfe d'Aden et l'Océan Indien. Très rapidement, les Européens sont suivis de l'OTAN, des Américains, des Chinois, de l'Inde, de la Corée du Sud et même de l'Iran. Toutes les marines du monde semblent se presser pour être présentes.

Malgré leurs efforts combinés, l'activité des pirates ne faiblit pourtant pas. En 2009, le Bureau maritime international a recensé 406 actes de piraterie à travers le monde. La moitié est imputable aux pirates somaliens. C'est deux fois plus qu'en 2008. Rien n'indique que 2010 ne sera pas du même bois. L'étendue géographique des attaques est tellement vaste qu'aucune présence étrangère ne peut être efficace pour lutter contre les pirates.

Les raisons de l'inefficacité

La plupart des marines présentes ne disposent pas de l'arsenal juridique nécessaire pour être réellement opérantes. Une fois arrêtés, personne ne sait vraiment que faire de ces pirates. Les Européens tentent avec un succès mitigé de convaincre les Etats riverains, Kenya et Seychelles en tête, de les accueillir sur leur sol pour les juger. Malheureusement, ces deux Etats se disent saturés et ont déjà fait savoir que leur capacité d'accueil était dépassée. Les Européens, de leur côté, répugnent à l'idée d'organiser eux-mêmes ces procès sur leur sol, au risque de voir les pirates leur demander l'asile dès leur sortie de prison. Ainsi, sur les 546 pirates arrêtés dans le cadre de l'opération Atalanta, seuls 187 ont été déférés en justice. Les autres ont été libérés.

La difficulté que rencontrent les marines à juger les pirates handicape très sérieusement l'efficacité de l'opération. Pour éviter tout ennui, elles préfèrent parfois laisser partir des suspects ou les livrent aux autorités du Puntland. Cette option comporte des risques. D'une part, le Puntland est une région sécessionniste du nord de la Somalie qui n'a jamais été reconnue par la Communauté internationale. Traiter avec elle, c'est donner raison aux

indépendantistes et contribuer ainsi à une déstabilisation accrue de la région. D'autre part, les autorités du Puntland ne semblent pas s'encombrer des droits de l'homme. Ses prisons sont dans un état déplorable et ses juges ne rechignent pas à l'idée d'appliquer la peine de mort.

Au-delà de ces difficultés, l'opération Atalanta nous démontre une fois de plus l'inadaptation de nos forces armées aux nouvelles menaces auxquelles elles doivent faire face. Face aux légères embarcations des pirates, les Européens déploient de lourdes frégates de guerre peu maniables conçues pour des guerres navales conventionnelles. Les Pays-Bas viennent d'annoncer en juin l'envoi d'un sous-marin pour lutter contre les pirates. Nul doute que cette initiative apporte un réel plus à l'opération Atalanta ...

Pourquoi alors s'obstiner ?

Au vu des problèmes que l'opération Atalanta rencontre et de son inefficacité apparente, on peut légitimement se poser la question de savoir pourquoi la Belgique s'obstine à y dépenser des sommes importantes. C'est en effet pas moins de 12,32 millions d'euros qui ont déjà été engagés pour la première opération menée par la frégate Louise-Marie. Une somme équivalente devrait être dépensée pour la seconde mission. S'y ajoutera une participation aux frais de coordination internationale et les frais d'amortissement de la frégate elle-même.

Les raisons qui poussent la Belgique, tout comme les autres Etats européens, à s'obstiner est peut-être à chercher bien loin du bassin somalien. L'opération Atalanta est la première opération maritime d'envergure menée par l'Union européenne. Le simple fait d'avoir réussi à fédérer les marines européennes autour d'un objectif commun, d'avoir devancé aussi bien les Américains que l'OTAN est une victoire en soi.

Dans un contexte où le débat entre politique atlantique de défense et politique européenne de défense s'intensifie, l'opération Atalanta est un poids lourd dans la balance. Les Etats comme la Belgique qui sont en faveur de l'option européenne ont donc tout intérêt à soutenir la lutte contre la piraterie par l'Union, quitte à passer sous silence les faiblesses de l'opération.

Le Ministre de la défense, Pieter De Crem, n'a par ailleurs qu'une idée en tête : il veut que la Belgique puisse être un partenaire militaire crédible pour ses alliés. Cette obsession n'est pas pour déplaire à la composante maritime de notre armée qui semblait depuis la fin de Guerre froide en mal de projet et de raison d'être.

Quelles solutions ?

Les spécialistes s'accordent à dire que le déploiement de frégates n'est pas la bonne option pour enrayer la piraterie. C'est s'attaquer à un symptôme et non à la cause du mal lui-même, à savoir la pauvreté extrême en Somalie et l'abandon de ce pays par la communauté internationale.

Un rapport de l'ONU publié en juillet envisageait sept options possibles, allant de la consolidation de l'aide apportée par les Nations unies aux pays de la région en matière de poursuite et d'incarcération des pirates présumés à la mise en place par une résolution du Conseil de sécurité d'un tribunal international chargé de juger les pirates, voire même d'un tribunal de droit somalien en exil.

Ces propositions sont intéressantes. Elles ont l'avantage d'écarter progressivement l'option militaire qui a prévalu jusqu'à présent dans la gestion du conflit au bénéfice du renforcement des capacités de police et de justice. Ce n'est pas de sous-marins dont on a besoin mais de garde-côtes et de juges. La piraterie est un délit de droit commun, pas un acte de guerre. Par

contre, ces propositions semblent sous-évaluer les besoins en termes de développement. Tant que la Somalie vivra dans un état de sous-développement chronique, tant que les flottes de pêche européennes pilleront sans vergogne les eaux somaliennes, de nouveaux pirates prendront sans cesse la relève de ceux qui auront été arrêtés.

Nicolas Bossut,
Animateur responsable à Pax Christi Wallonie-Bruxelles,
Octobre 2010.

Armer les navires, la solution ?

Armer les navires marchands. L'idée est régulièrement avancée pour lutter contre la piraterie. Selon plusieurs sources, la présence visible d'hommes armés à bord opérerait un effet dissuasif radical sur les pirates. Cette fonction, couramment appelée VPD (vessel protection detachment), peut être remplie par des militaires embarqués à bord des navires ou par des sociétés militaires privées. Du point de vue du droit international, rien ne l'interdit. Ces hommes agiraient comme de simples vigiles. Les États-Unis et la France notamment ont recours à cette option. Simple à première vue, la solution pose cependant un grand nombre de questions.

Du point de vue éthique d'abord, les Européens sont peu enclins à équiper d'armes les navires marchands.

Au niveau des responsabilités ensuite. "La question se pose quand il est fait usage de la force. Qui est responsable de quoi? C'est tout le problème de la chaîne de commandement qui est posé" analyse Philippe Gautier, spécialiste du droit maritime à l'Université catholique de Louvain (UCL). A cet égard, le droit international reste peu clair. Si l'État détache des militaires à bord des navires, il est seul responsable de l'usage de la force. Dans le cas de sociétés militaires privées, la responsabilité est plus difficile à établir. "Prenez l'exemple d'un navire suédois battant pavillon panaméen. Le capitaine est philippin. La société militaire privée est américaine et emploie des Colombiens. Si un de ces derniers tire sur un civil qu'il prend par mégarde pour un pirate, qui est responsable? Personne ne veut prendre ses responsabilités, car les enjeux en termes d'image, de publicité et d'assurance pour la compagnie privée sont trop importants" observe Tanguy Struye.

Sébastien Pierret,
Stagiaire à Pax Christi Wallonie-Bruxelles.