

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2012)
Heft: 1

Artikel: Opération ATALANTA : la coalition des marines européennes contre la piraterie
Autor: Foppiani, Oreste
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-514630>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Lors de l'exercice OTAN PROUD MANTA, en 2011, les Marines alliées se sont entraînées, sous la direction du navire de commandement italien *Etna*, ici à l'avant de la formation.

International

Opération ATALANTA : La coalition des marines européennes contre la piraterie

Dr. Oreste Foppiani

Professeur de Relations internationales, Université Webster, Genève

Comme l'écrivait Cicéron dans son œuvre sur les obligations morales et les devoirs publics : « *Nam pirata non est ex perduellium numero definitus, sed communis hostis omnium.* »¹ » Déjà en 44 av. J.-C., donc, les pirates étaient considérés comme des criminels ne faisant pas partie des ennemis légitimes dans une guerre : ils étaient vus comme les ennemis communs de tout le genre humain².

Aujourd'hui, la piraterie navale ou aéro-navale est fait partie des *delicta juris gentium* ; c'est à dire que ce sont des crimes particulièrement féroces envers lesquels chaque pays peut exercer son pouvoir coercitif, même quand il n'y a pas de connexion directe ou indirecte avec son propre territoire. De plus, les actes de piraterie sont des *Treaty Crimes* qui font l'objet de traités internationaux spécifiques et qui représentent de fait des comportements délictueux poursuivis dans le monde entier.³

Après une période relativement calme d'une durée d'environ cent quarante ans, de la Déclaration de Paris en 1856 jusqu'à la fin de la guerre froide en 1989-1991, la piraterie a recommencé à inquiéter les marines nationales⁴ et marchandes des pays du monde entier. Au cours des dernières vingt années, même si les Caraïbes et Haïti restent deux endroits bien aimés par les pirates, le vrai problème, en termes de « chiffre d'affaires » et de nombre de blessés ou morts, se situe au niveau du Golfe d'Aden, du Détroit d'Hormuz et de celui de Malacca.⁵ De nos jours, ces lieux sont extrêmement dangereux : en 2008, dans la seule zone de Harardhere, en Somalie, six cent marins ont été pris en otage et, parmi eux, deux cent cinquante avec une douzaine de navires sont devenus des outils de chantage⁶. Le but de ces délinquants de la mer est le même que celui de leurs ancêtres d'il y a trois siècles, mais les armes et les bateaux pour aborder avec efficacité et rapidité leurs « proies », y compris des systèmes modernes de navigation GPS et des téléphones satellitaires portables, ont radicalement changé. L'arme légère la plus utilisée est le fusil d'assaut automatique

AK 47 de fabrication chinoise et/ou soviétique; à laquelle il faut ajouter des lance-roquettes portables terre air ou antichar.⁷ Sans oublier des bateaux pneumatiques à coque rigide de type Zodiac qui peuvent arriver avec jusqu'à 45-50 nœuds de vitesse maximale. Les phases de l'attaque, elles, sont toujours les mêmes : 1) monitoring ; 2) sélection ; 3) assaut ; 4) rançon et négociation.⁸

80% des biens mondiaux sont transportés par mer. Par conséquent, la sécurité des voies maritimes a toujours eu une importance extraordinaire. Jusqu'au milieu des années 1980, le monde s'intéressait plutôt aux dynamiques de la Guerre Froide et à la compétition nucléaire : un monde bipolaire où la terreur d'une guerre nucléaire avait contribué à préserver un certain équilibre, même dans les pays les plus pauvres du monde où l'URSS ou les Etats-Unis finançaient les régimes au pouvoir ou leur envoyaient des armes pour une énième guerre civile : c'était une relation entre *dominus* et *clientes* et les deux groupes soutenaient l'« American Way » ou celle du Kremlin. Moscou et Washington ont finalement abandonné ces pays pauvres et ont une certaine responsabilité dans leur faillite en tant qu'Etats souverains (par exemple, la Somalie) ; mais c'est aussi vrai que les deux anciennes superpuissances ne pouvaient plus tout faire et, même aujourd'hui, l'engagement mondial des USA est énorme et en train de s'épuiser rapidement, ou, du moins, d'atteindre ses limites.

C'est dans ce contexte, suite aux opérations de l'OTAN et à celles, indépendantes, de l'Inde, de la Chine, de la Russie et du Japon (celui-ci est de plus en plus autonome : il dispose d'une force navale défensive, mais en train de se transformer en force offensive, et veut étendre son pouvoir d'intervention pour protéger non seulement les navires japonais, mais aussi les navires qui arborent un autre drapeau), que l'Union Européenne (UE) a décidé en 2008 de lancer l'EU NAVFOR Somalie-Opération ATALANTA⁹ ; c'est à dire, l'effort européen le plus important depuis la retour de la piraterie moderne entre

la Corne d'Afrique et le Détroit d'Hormuz. Bien sûr, cette décision a suivi une requête précise du Conseil de Sécurité de l'ONU¹⁰ qui avait demandé à Bruxelles de faire partie des forces navales déjà sur place et d'aider l'OTAN à éliminer la piraterie, en particulier dans le Golfe d'Aden. L'Action commune no. 851/PESC¹¹, décidé par le Conseil de l'UE le 10 novembre 2008, concernant l'« Opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie » stipule que :

« Dans sa résolution 1814 (2008) concernant la situation en Somalie, adoptée le 15 mai 2008, le Conseil de sécurité des Nations unies (CSNU) a demandé aux États et aux organisations régionales, en coordonnant étroitement leur action entre eux, de prendre des mesures pour protéger les navires participant au transport et à l'acheminement de l'aide humanitaire destinée à la Somalie et aux activités autorisées par les Nations unies.¹² »

Mais, déjà le 19 septembre 2008, le CSNU avait approuvé l'Action commune no. 749/PESC relative à « L'action de coordination militaire de l'Union européenne à l'appui de la résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité des Nations unies (EU NAVCO). » Par le biais de l'Action commune no. 851/PESC les *men-of-war* européens peuvent partir en mission au large de la Somalie.

Cette mission a donc été réalisée en deux étapes : 1) Avec l'Acte 2008/749/CFSP du 15 septembre 2008, on a voulu constituer un noyau de coordination anti-piraterie ayant pour but la gestion des opérations navales et le soutien des activités des États membres, qui ont pris la décision de déployer leurs unités navales (et terrestres) dans la Corne d'Afrique ; 2) Avec l'acte 2008/851/PESC du 10



Abordage et assaut d'un navire pirate par un hélicoptère Lynx détaché de la frégate *Emden*.

novembre qui remplace celui du 15 septembre, le noyau de coordination est dissout. Dans le texte de l'Acte No. 851 sont bien énumérées et spécifiées les caractéristiques de l'opération ATALANTA, ainsi que sa feuille de route. A l'art. 1 on lit que ATALANTA doit protéger :

« Les navires du Programme Alimentaire Mondial (PAM) qui acheminent l'aide alimentaire aux populations déplacées de Somalie, conformément au mandat de la résolution 1814 (2008) du CSNU (...) et les navires vulnérables naviguant au large des côtes de Somalie, ainsi qu'à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes de la Somalie, conformément au mandat défini dans la résolution 1816 (2008) du CSNU.¹³ »

Ces forces navales pourront opérer en vue des buts susmentionnés jusqu'à 500 milles marines au large de

1 Marcus Tullius Cicero, *De Officiis*, III, 107 (écrit en 43 av. J.-C., la même année de l'assassinat du grand juriste, politologue et homme d'Etat romain, et publié à titre posthume en 44 av. J.-C. par son fils).

2 La piraterie existait déjà bien avant Jésus-Christ (Jules César lui-même en fut victime) et c'était un phénomène qui touchait tous les aspects du commerce et de la navigation de la Méditerranée, soit le monde moderne occidental de l'époque. Les pirates du deuxième millénaire avant Jésus-Christ étaient les Phéniciens et les Anatoliens. A la chute de l'Empire Romain, le trafic commercial dans la Méditerranée diminua beaucoup et, par conséquent, la piraterie aussi. Elle réapparut avec l'arrivée des Normands au IX^e siècle. Mais celle qui est maintenant considérée comme la piraterie d'antan, grâce à des romans comme *L'Ile du Trésor* de l'écrivain écossais Robert Louis Stevenson, c'est la piraterie qui s'est développée entre les XV^e et XVIII^e siècles. Ce phénomène se composait de la guerre de course, qui était elle aussi divisée en deux ou trois sous-catégories avec des différences « lettres de course ou de marque » octroyées par les souverains, et de la piraterie tout court. Cette dernière constituait déjà à l'époque un phénomène complexe bien lié à des organisations mafieuses *ante litteram* qui étaient à leur tour liées à des cercles d'affaires basés dans les principaux ports européens. La piraterie de notre imagination, c'est celle de Francis Drake (fameux corsaire chargé par la reine Elisabeth I de piller les navires espagnols ennemis et/ou concurrents), de Barbe-Noire (impitoyable boucanier anglais du début du XVIII^e siècle), des familles bretonnes de St. Malo, qui avaient transformé la piraterie française en une tradition familiale très respectée et très rentable, et de tous les marins sans drapeau et sans patrie qui étaient basés dans la petite Ile de la Tortue près de Haïti. Elle a pris fin avec la « Déclaration réglant divers points de droit maritime » qui était en annexe du Traité de Paix de Paris du 16 avril 1856 qui mettait fin à la Guerre de Crimée. La Déclaration de Paris est le résultat d'un *modus vivendi* passé entre la France et le Royaume-Uni en 1854, qui concernait originellement seulement leurs forces navales durant la Guerre de Crimée. Ces deux puissances avaient reconnu qu'elles n'opéreraient pas la saisie de biens ennemis sur des bateaux neutres ni de biens neutres sur des bateaux ennemis. Les belligérants avaient également déclaré qu'ils ne délivreraient plus de « lettre de marque ». Ils avaient donc décidé l'abolition théorique de la guerre de course. La Déclaration de Paris confirme ces règles et y rajoute le principe que les blocus navals, pour être obligatoires, doivent être effectifs. Elle pose également le principe de la liberté des détroits maritimes. Elle sera complétée par la Convention de Constantinople sur la liberté des canaux interocéaniques en 1888. Le Traité de Paris institua aussi la première Commission du Danube afin d'instituer un régime de navigation dans le plus grand fleuve de l'Europe Centrale. Presque tous les pays ont adhéré à cette déclaration. Par contre, les États-Unis, qui souhaitaient obtenir une exemption complète de prise en mer pour la propriété privée, ont retiré leur adhésion formelle, leur amendement n'ayant pas été accepté par toutes les puissances. En 1861, au début de la Guerre Civile américaine, les États-Unis ont pourtant annoncé qu'ils respecteraient les principes de la déclaration pendant les hostilités. Ils ont fait de même en 1898 pendant la guerre contre l'Espagne, en affirmant que la politique de Washington dans la conduite des hostilités serait de se conformer aux dispositions de la Déclaration. Les règles contenues dans cette déclaration ont été considérées plus tard comme faisant partie du Droit International Public général et même les États-Unis, qui n'y font pas formellement partie, suivent ses dispositions. Cette déclaration, fait que la piraterie est devenue en pratique un crime à poursuivre *urbi et orbi*. Cf. CAZZOLA HOFMANN, R., *I nuovi pirati. La pirateria del terzo millennio in Africa, Asia e America Latina* (Milan : Mursia, 2009), Chapitre 1, passim. Cf. aussi http://basedoc.diplomatie.gouv.fr/Traites/Accords_Traites.php (tous les sites web consultés le 8 décembre 2011). Pour se faire une idée précise de la piraterie moderne et la comparer à celle d'antan, voir ANNATI M. et CAFFIO F., *Pirati di ieri e di oggi*, supplément de la Rivista Marittima, Anno CXLII, décembre 2009 (Rome : Ministero della Difesa-Marina Militare).



La frégate grecque HS *Themistokles* (F 465).



Le flagship turc : TGC *Gaziantep* (F 490).

la Somalie et des pays frontaliers. Après ces objectifs principaux, on trouve une liste, dans l'art. 2 (i.e., le mandat d'ATALANTA), des tâches accessoires qui doivent être ajoutées aux deux buts principaux de l'opération anti-piraterie de l'UE. En effet, ATALANTA doit :

« a) Fournir une protection aux navires affrétés par le PAM, y compris par la présence à bord des navires concernés d'éléments armés d'ATALANTA, en particulier

lorsqu'ils naviguent dans les eaux territoriales de la Somalie;

b) Protéger les navires marchands naviguant dans les zones où elle est déployée, en fonction d'une appréciation des besoins au cas par cas ;

c) Surveiller les zones au large des côtes de la Somalie, y compris ses eaux territoriales, présentant des risques pour les activités maritimes, en particulier le trafic maritime ;

d) Prendre les mesures nécessaires, y compris l'usage de la force, pour dissuader, prévenir et intervenir afin de mettre fin aux actes de piraterie ou aux vols à main armée qui pourraient être commis dans les zones où elle est présente ;

e) En vue de l'exercice éventuel de poursuites judiciaires par les États compétents dans les conditions prévues à l'article 12, appréhender, retenir et transférer les personnes ayant commis ou suspectées d'avoir commis des actes de piraterie ou des vols à main armée dans les zones où elle est présente et saisir les navires des pirates ou des voleurs à main armée ou les navires capturés à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée et qui sont aux mains de pirates ainsi que les biens se trouvant à leur bord ;

f) Etablir une liaison avec les organisations et entités, ainsi qu'avec les États agissant dans la région pour lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée au large des côtes de la Somalie, en particulier la force maritime COMBINED TASK FORCE 150 agissant dans le cadre de l'opération LIBERTÉ IMMuable (i.e., ENDURING FREEDOM).¹⁴»

Si le contrôle politique et la direction stratégique de cette opération résident dans le Comité Politique et de Sécurité (PSC) du Conseil de l'UE, celui technique et militaire réside dans le Comité Militaire de l'UE qui à son tour délègue le commandement opérationnel navale à l'OTAN. Les unités navales déployées en Somalie, surtout dans le couloir de transit Est et Ouest du Golfe d'Aden, sont fournies par les marines de neuf pays membres de l'UE (Allemagne, Italie, Belgique, Espagne, France, Grèce,

3 Après la Déclaration de Paris de 1856, la piraterie a été réglementée par d'autres lois ou conventions : le Point no. 2 des « Quatorze Points » du président américain Wilson, où il affirme la liberté des mer (même si, bien avant Wilson, le juriste hollandais Hugo Grotius en avait parlé dans son *Mare Liberum* de 1601, une thèse qui avait dans un premier temps été refusée par les Anglais, par le biais du livre *Mare Clausum, seu Dominium Maris* de John Selden paru en 1635, mais qui a été accepté par la suite pour défendre leur trafic commercial mondial) ; la Société des Nations prévoit en 1926 huit articles qui définissent la piraterie en haute mer ; le « Harvard Draft » de 1932, par lequel l'Etat garde son pouvoir souverain pour affronter la piraterie. La législation internationale moderne aura son corpus juris avec la Convention de Genève sur la Haute Mer de 1958 qui, dans l'article 15, affirme que : « Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés : 1) Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés : a) En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord ; b) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ; 2) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate ; 3) Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas 1 ou 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter ». Cette dernière a été reprise et améliorée par la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982, signée à Montego Bay, Jamaïque. La Convention de Montego Bay, dans son article 101, affirme que : « On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants : a) Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ; ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ; b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ; c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. »

4 A partir de 1856, suite à la Déclaration de Paris, les marines nationales deviennent les seuls sujets autorisés à utiliser la force dans la mer. Les premières flottes navales comparables à une flotte moderne actuelle étaient d'abord celle constituée par le roi des Anglo-Saxons Alfred le Grand au IX^e siècle, puis, après une période de désarmement de quelques décennies, celle du roi Athelstan le Glorieux au X^e siècle. Mais l'Angleterre devra attendre le XVI^e siècle pour la constitution de la Royal Navy sous le roi Henri VIII. En 1488, les Hollandais, bien avant les Anglais, avaient leur propre flotte ayant pour tâche principale la protection de leur trafic commercial. En 1587, le roi d'Espagne Philippe II, pour contrebalancer le grand pouvoir qu'était en train d'acquérir la Royal Navy, constitua une Armada de 130 vaisseaux et 24'000 hommes. En 1624, la France, et, plus précisément, le cardinal Richelieu, créa sa propre Marine Royale, qui sera remplacée par la Marine Nationale à la fin de la Révolution.

Luxembourg, Pays-Bas et Suède) et par celles de trois pays non membres (Croatie, Monténégro et Norvège), par le biais d'accords spécifiques bilatéraux. De plus, du personnel cypriste, irlandais et finlandais fait partie de cette équipe anti-piraterie dont le siège opérationnel et l'état major sont implantés sur le site du Commandement des forces marines alliées à Northwood (Royaume-Uni), dans la périphérie de Londres¹⁵. ATALANTA est essentiellement financée par les pays membres et le budget global de l'opération pour la période 2008-2013 est estimé à environ 300 millions d'euros. Seuls les frais d'état-major sont pris en charge par le mécanisme européen de solidarité «Athéna» (plus de 8 millions d'euros) et donc divisé selon le PIB de chaque Etat.¹⁶ Pourtant, les chiffres réels sont loin d'être révélés : selon certains journalistes la lutte européenne à la piraterie coûterait aux Européens plus de 200 million d'euros par an¹⁷. C'est aussi pour cette raison que certaines marines, à l'instar de la marine italienne, ont décidé de répartir les coûts pour la sécurité avec les armateurs des navires civils de leur pays.¹⁸

La force navale de l'UE, qui opère conjointement avec l'opération jumelle OCEAN SHIELD de l'OTAN¹⁹, patrouille une zone comprise entre le sud de la Mer Rouge, le Golfe d'Aden et une partie de l'Océan Indien, y compris les Seychelles, qui correspond à peu près, en termes de superficie, à la Mer Méditerranée. Les défis de ces opérations anti-piraterie sont donc énormes. Néanmoins, pour la seule période 2008-2009, ATALANTA a pu effectuer 54 escortes et permettre au PAM de distribuer 296'000 tonnes de nourriture.²⁰

Il faut aussi souligner que, même après les accords entre le gouvernement de transition somalien et l'UE, et après les accords entre Bruxelles et le Kenya et les Seychelles par le biais d'un échange de lettres diplomatiques destinées à régler le transfert des pirates d'un Etat à l'autre et à assurer le respect des droits humanitaires pendant les périodes de transfert et de détention, les malentendus entre pays africains et les difficultés bureaucratiques persistent.²¹

La Corne d'Afrique représente une zone maritime stratégiquement très importante : l'UE ne peut donc pas se permettre de la laisser sombrer dans le chaos.²² Elle représente le carrefour du transport maritime des deux tiers du pétrole mondial destiné à l'Occident et elle se



La frégate portugaise *Côrte Real* (F 332).



La frégate de surveillance française *Nivôse* se prépare à un abordage.

situe géographiquement près de zones chaudes – même si on parle de « conflits à basse intensité » – et à proximité de pays où l'influence d'Al Qaeda est très forte.

ATALANTA doit toutefois sortir du cadre d'une opération strictement militaire ; elle doit tenir compte d'un scénario qui inclut une vaste coopération internationale pour aider la Somalie. En effet, l'UE soutient la mission de l'Union Africaine en Somalie (AMISOM) dans les secteurs de la planification, du développement des capacités afin d'augmenter l'efficacité des forces de police somaliennes et lutter contre les violations des Droits de l'Homme.²³ De plus, l'UE soutient aussi une série de projets pour

5 On devrait aussi ajouter le delta du fleuve Niger (Nigéria) et le Golfe du Bengale (Bangladesh) et tous les autres goulets d'étranglement sur les routes maritimes internationales qui côtoient des Etats très pauvres ou des Etats faillis comme, par exemple, la Somalie. Dans ces passages étroits, les navires sont obligés de diminuer considérablement leur vitesse et, par conséquent, deviennent des cibles optimales pour les pirates.

6 KRASKA J., WILSON B., « Fighting Pirates: The Pen and the Sword », *World Policy Journal*, Hiver 2008-2009, p. 41-52 *passim*.

7 On trouve ce fusil partout en Afrique. La Somalie est le souk des armes portables d'occasion : après la fin de la Guerre Froide ce *failed state* est en effet devenu le plus grand marché de vente et d'échange d'armes à feu légères du XXI^e siècle.

8 En 2008, la piraterie a rapporté 150 millions de dollars en rançons seulement, auxquels il faut ajouter les gains obtenus avec les navires disparus et refourgués, ainsi que les marchandises revendues au marché noir. De plus, ces données sont toujours approximatives vu que les navires qui subissent un abordage de la part de pirates ne le dénoncent souvent pas, pour ne pas faire augmenter les prix d'assurance annuels. Pour le seul transit dans les eaux somaliennes, ces derniers ont augmenté de 500 à 20,000 dollars. Cf. BARRY L., STAVELAND B., « A Study in Maritime Piracy », rapport présenté à la faculté du Worcester Polytechnic Institute le 7 mai 2009.

9 <http://www.eunavfor.eu/>

10 <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/No8/343/80/PDF/No834380.pdf?OpenElement>

11 Politique Etrangère et de Sécurité Commune (PESC).

12 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:FR:PDF>

13 *Ibid.*

14 *Ibid.*

15 <http://www.manw.nato.int/>

16 « Opération Atalanta : une flotte de guerre européenne pour stopper la piraterie dans le Golfe d'Aden », *Toute l'Europe*, 17 septembre 2009 (<http://www.touteleurope.eu/fr/divers/toutes-les-informations/article/afficher/fiche/3953/t/44505/from/2890/breve/operation-atalanta-la-lutte-de-la-marine-de-lue-contre-la-piraterie-dans-le-golfe-daden.html?cHash=c9c496efdd>).



La frégate allemande *Köln* (F 211).



La nouvelle frégate *Bayern* (F 217).

une nouvelle gouvernance : il s'agit d'augmenter le taux de participation démocratique et aussi de favoriser l'alphabétisation et le développement d'une culture des droits de l'Homme.²⁴

La stratégie européenne, qui, au moins sur le papier, est une stratégie à 360 degrés, prévoit pour la période 2008-2013 une allocation financière d'environ 215 millions d'euros (10e Fond Européen de Développement) qui est bien repartie sur trois secteurs de coopération : gouvernance, instruction et développement rural.²⁵

Cela étant dit, il ne faut pas oublier que la partie militaire (navale et terrestre, vu qu'on peut même poursuivre les pirates dans leurs refuges sur les côtes somaliennes) a toujours une importance fondamentale. ATALANTA est donc un succès, un succès qui donne de l'espoir pour l'avenir de la Marine européenne.²⁶

En conclusion, l'UE et ses marines doivent persévérer dans ce parcours de synergies navales et militaires et viser des buts communs, étape par étape. Dans ce cas, on peut bien affirmer que dans des situations de crise financière et économique l'union fait la force et l'UE a bien démontré sur le terrain, ou plutôt, en mer, qu'on peut obtenir des résultats ambitieux avec une feuille de route partagée et approuvée par avance.

O. F.

17 <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=110065>.

18 A partir du printemps 2012, des équipes de fusiliers de marine, de commandos et d'officiers de la Garde Côtière de la Marine nationale italienne (entre 6 et 12 hommes selon le tonnage du navire), pourraient être embarquées sur les paquebots et cargos italiens. Cette décision a provoqué plusieurs « maux de ventre » dans les milieux militaire, politique et juridique, parce que ces marins italiens à statut hybride entre employés d'une PMC *Private Military Company* et soldats détachés à bord d'un navire civil, causeraient des préoccupations en cas de contentieux judiciaires internationaux. Cf. le dossier publié par l'étude d'avocats génois Garbarino, Vergani et Associés le 5 mai 2011 (<http://www.garbamar.it/pirateria-piracy.pdf>).

19 Cf. « L'OTAN lance l'opération Ocean Shield au large de la Somalie », *Le Monde*, 17 août 2009. Cf. aussi http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm.

20 Cf. BACOT-DECRIAUD M., « L'Union Européenne et la lutte internationale contre la piraterie maritime », *Le Débat stratégique*, CIRPES, No. 109, Mai 2010, p. 1-5 passim. Cf. aussi UE, Opération navale de l'Union Européenne contre la piraterie, PESD, décembre 2009 (<http://www.consilium.europa.eu/pesd>).

21 Cf. ANNATI et CAFFIO, op. cit., pp. 74-75.

22 La Somalie est ravagée par la lutte entre le Gouvernement Fédéral de Transition (TFG) et l'opposition modérée de l'Alliance pour la Nouvelle Libération de la Somalie (ARS-G). Cf. MASETTI G., ORSINI F., « L'Unione Europea contro la pirateria marittima nel Golfo di Aden », *Informazioni della Difesa*, No. 9/2009, p. 15.

23 Cf. UE, Opération navale de l'Union Européenne contre la piraterie, PESD, décembre 2009 (<http://www.consilium.europa.eu/pesd>).

24 Parmi les principaux programmes financés par l'UE on trouve le « Somalia Urban Development Programme », le « Strengthening Dialogue between Non-State Actors, Administrations and International Community » et le « Sool Plateau Livelihood and Food Security Project ». Cf. <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail/?ots591=cab359a3-9328-19cc-aid2-8023e646b22&lng=en&id=124883> et <http://www.care.org/careswork/projects/SOM069.asp>.

25 Cf. http://ec.europa.eu/europeaid/where/acp/country-cooperation/somalia/somalia_fr.htm

26 Lors d'une conférence de presse qui a eu lieu à Bruxelles le 13 mai 2009, le vice-amiral Philip Jones (Royal Navy), commandant de l'opération militaire d'ATALANTA, a déclaré que les efforts déployés à l'encontre des pirates dans le cadre de cette opération navale allaient dans la bonne direction. L'opération a permis de répondre à toutes les demandes d'escorte pour la sécurité des navires du PAM qui acheminent l'aide alimentaire aux populations déplacées de Somalie (131'000 tonnes métriques, soit une quantité suffisante pour nourrir 1,5 million de personnes). Les navires de l'EU NAVFOR qui proviennent de douze pays membres de l'UE, fournissent également une protection aux navires vulnérables, et notamment ceux naviguant dans le Golfe d'Aden. La zone d'opération située au large des côtes somaliennes couvre une superficie totale de plus de deux millions de milles carrés. ATALANTA propose aux compagnies maritimes des opérations dans lesquelles les navires se déplacent en groupe pour limiter les risques d'attaques de la part des pirates qui sévissent dans cette région traversée, chaque jour, par des centaines de navires. Au cours des cinq mois d'existence d'ATALANTA, cinquante-deux pirates ont été faits prisonniers et trente-neuf d'entre eux ont été livrés aux autorités kenyanes pour qu'elles engagent des poursuites. Les forces de cette opération militaire de l'UE sont également parvenues à intercepter plusieurs navires-mères pirates qui servaient de base logistique pour envoyer de petites embarcations attaquer des navires commerciaux. L'UE et le Kenya ont créé un instrument juridique permettant la poursuite et l'emprisonnement des pirates arrêtés et détenus par les forces d'ATALANTA. Le vice-amiral Jones a indiqué que cet instrument juridique était essentiel pour la crédibilité de l'opération. Pour dissuader les pirates, l'UE a l'intention d'examiner les possibilités de coopération avec d'autres pays de la région. Cf. <http://www.consilium.europa.eu/homepage/showfocus?lang=fr&focusID=64257>.