

LES ETUDES DU CESM



« PIRATERIE : SITUATION ET SUGGESTIONS »

COMPTE RENDU DU SEMINAIRE ORGANISÉ PAR
LE CENTRE D'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
DE LA MARINE

En partenariat avec le Commandement de la Force maritime
des Fusiliers marins et Commandos

DU 5 NOVEMBRE 2008

Introduction :

La solution globale au problème de la piraterie passe par la stabilisation des États touchés par la prolifération de tels actes. Pour cela, la communauté internationale se doit de prendre des mesures politiques. En complément, et dans l'attente de cette solution politique, le séminaire veut mettre en lumière l'existence de solutions nées et alimentées par le dialogue entre les différentes institutions du monde maritime en insistant sur la nécessité du travail d'acteurs divers issus de milieux transversaux.

1. PANORAMA DE LA PIRATERIE.

Par le contre-amiral Marin Gillier

1.1. **L'importance des échanges maritimes.**

Les échanges maritimes ont été multipliés par cinq en quarante ans. Ils représentent 90 % des échanges hors Union européenne. La France dépend des échanges maritimes à 99 % pour son approvisionnement en pétrole et à 75 % pour son commerce extra-communautaire.

1.2. **Les actes de piraterie.**

Le chiffre communément admis de 263 actes de piraterie recensés en 2007 est bien inférieur à la réalité. Pour diverses raisons qui leur sont propres, les opérateurs maritimes ne souhaitent pas toujours déclarer les agressions dont ils sont victimes. Les assauts peuvent prendre la forme de prises d'otages au cours desquelles on estime que 20 % en moyenne des otages sont tués. La piraterie augmente l'insécurité des voies maritimes et renchérit les taxes de sûreté. Elle est également facteur de déstabilisation des États côtiers et accroît les tensions internationales.

1.3. **La géographie de la piraterie.**

On recense aujourd'hui trois zones principales de piraterie dans le monde : les détroits d'Asie du Sud-Est, le delta du Niger et la Somalie.

1.3.1. *Les détroits d'Asie du Sud-Est.*

Les activités de piraterie sont aujourd'hui en voie de décroissance grâce aux pressions exercées par les Occidentaux, le Japon et les Etats-Unis sur les pays riverains. Les très importants efforts, l'attitude volontariste de la Malaisie, de Singapour et de l'Indonésie, même si ce dernier pays ne dispose pas de beaucoup de ressources, ont permis la signature de conventions internationales ayant pour objectif de lutter efficacement contre ce fléau. Dans la zone, à l'heure actuelle, les actes de piraterie se limitent, en général, à des vols.

1.3.2. *Le Delta du Niger.*

La zone connaît une explosion de la piraterie depuis 2005. Si l'on dénombrerait, en 2005, un cas de piraterie par mois, en 2006 le chiffre passait à quatre, en 2007 à sept, pour arriver à une moyenne de neuf actes de piraterie par mois en 2008. On estime que 10 % des actes ont une justification politique. La plupart des prises d'otages sont initialisées par des informateurs en place à bord des navires. On observe une forte concentration de la piraterie sur la rivière Bonny¹ et ses embouchures. Pour la communauté internationale, la difficulté

1. _____

¹ Au Nigeria

majeure de la gestion de la piraterie dans cette zone réside dans l'existence d'un État en place, parfois réticent à voir des actions extérieures empiéter sur sa souveraineté.

1.3.3. *La Somalie.*

La Somalie connaît, elle aussi, une croissance exponentielle de la piraterie. En 2006 on recensait cinquante actes. En 2007 ce chiffre était multiplié par quatre. Pour l'année 2008, on a déjà atteint le stade de six cents actes de piraterie répertoriés. Ces chiffres ne prennent pas en compte les prises d'otages.

La piraterie somalienne est caractérisée par sa structuration en sociétés comprenant des filiales internationales. Celles-ci prennent soin d'irriguer financièrement tous les hauts dignitaires somaliens. Ce flux financier déstructure la société somalienne et pose de ce fait un important problème à la communauté internationale qui doit faire face à la corruption générée par la piraterie.

Pour ces sociétés très bien organisées, le processus d'agression est rodé. Des équipes de surveillance s'en prennent à des navires qui servent de bâtiments « mères » pour attaquer les proies convoitées. Des vigiles disséminés dans les ports alentour auront préalablement donné des renseignements sur les navires en transit. Une fois les cibles repérées, on mène l'assaut et les bâtiments sont conduits à terre par une autre équipe chargée du transit. Une troisième équipe se charge de garder les otages pendant qu'une quatrième, spécialisée, mène les négociations. Enfin, une dernière équipe de financiers se charge de recycler l'argent et de le répartir.

Un groupe d'assaut est formé pendant vingt-six semaines à la navigation, au tir, à la transmission et à la discipline. Du fait de cette formation intensive, il est plus difficile de contrer les attaques. En revanche, celles-ci sont prédictibles, ce qui permet d'imaginer plus facilement, en amont, des mesures défensives sur les bâtiments. Ces pirates ne craignent pas les pressions politiques et n'accordent pas à la vie humaine la même importance que les Occidentaux.

La pression militaire exercée sur les pirates risque d'entraîner en réponse une séparation des otages pour les retenir dans différents lieux à terre. Les États victimes craignent le débarquement de leurs ressortissants, car la surveillance et une éventuelle intervention deviennent beaucoup plus délicates à terre. Par ailleurs, douze pirates sont actuellement retenus en France et l'on craint des actes brutaux en représailles.

Notons que d'autres zones sont touchées par les actes de piraterie dans le monde. Ainsi, la Corse a été le théâtre de quatre cas au cours de l'année 2007. On note cependant que les chiffres restent toujours relativement stables, comparés à ceux des zones précitées.

1.4. **Le plan « pirate-mer ».**

Il a été créé pour lutter contre le terrorisme, mais n'a été activé qu'une fois, dans l'affaire du « Ponant ». Celui-ci permet de faire coopérer des services étatiques en bonne intelligence. Il permet à un personnel entraîné techniquement et psychologiquement de travailler vite et bien avec des services non préparés, par exemple des services médicaux locaux.

1.5. Les objectifs de la lutte contre les pirates.

Au cours d'une intervention, le premier objectif est la préservation de la vie humaine. Vient ensuite la maîtrise du navire et de sa cargaison. Lorsque ces deux objectifs sont atteints, on appréhende les hommes pour les déférer devant la justice.

1.6. Le cadre d'action.

toute intervention doit compter avec son environnement juridique, diplomatique, médiatique et politique. L'environnement juridique sera traité ultérieurement.

Très souvent, plusieurs États sont impliqués dans l'affaire qui devra faire l'objet d'un traitement diplomatique délicat. L'État du pavillon, de l'équipage, des passagers ou du fret est engagé dans le processus. De la même façon, tout État auquel on demande des moyens en soutien, ou sur lequel on devrait éventuellement faire escale, est engagé.

Une attaque pirate focalise l'attention de la presse ; il est nécessaire de gérer les flux d'informations que l'on pourrait être amené à divulguer à cette occasion.

Enfin, des moyens militaires ou interministériels sont mis en place.

1.7. Le golfe d'Aden.

La liberté de navigation dans le golfe d'Aden est stratégique. En effet, il faut à la fois assurer la sûreté du *shipping*, l'alimentation des Somaliens par les convois du Programme alimentaire mondial et la sécurité des pêcheurs français et espagnols.

La France, comme les États-Unis, maintient une présence permanente dans la zone. Les autres nations, à l'image du Royaume-Uni, mettent à disposition de la communauté internationale leurs bâtiments de façon plus sporadique. Trop peu de forces sont présentes sur zone. La France cherche à motiver la communauté internationale pour mettre à disposition de la sécurisation de la région plus de moyens étatiques ou privés.

Les priorités sont fixées : il faut d'abord sécuriser l'approvisionnement alimentaire et ensuite maintenir la liberté d'approvisionnement des puissances occidentales.

2. RECOMMANDATIONS GENERIQUES AUX ARMATEURS.

Par le contre-amiral Marin Gillier

2.1. Typologie de la menace (terrorisme et piraterie).

Les attaquants ont trois objectifs principaux, semer la terreur, s'emparer du capital - qu'il soit humain ou matériel - et utiliser éventuellement les cargaisons comme armes. Pour cela, trois modes d'action sont envisagés : soit s'approcher à proximité du navire afin de le faire exploser (action terroriste), soit monter à bord pour prendre le contrôle du bâtiment, soit enfin diriger le bateau vers une zone précise.

Afin de se prémunir contre les assauts, il existe des mesures de sûreté génériques. Il faut immédiatement donner l'alerte, empêcher les embarcations de venir au contact du bord, prévenir la montée à bord des pirates, compliquer les mouvements du bâtiment et à l'intérieur du bâtiment et conserver une capacité secondaire d'action sur les commandes du navire.

2.2. Dispositions pour les transits en haute mer.

Rédaction confidentielle.

2.3. Recommandations pour une situation « eaux réservées ».

Rédaction confidentielle.

3. PROBLEMATIQUES JURIDIQUES.

Par le commissaire en chef de deuxième classe François Laurent

La dimension juridique, s'agissant de la question de la piraterie, est le **point de départ** de tout débat. En effet le droit international détermine les droits et les responsabilités des Etats.

Une fois transposées en droit interne, les règles de droit indiquent dans quelle mesure chaque Etat entend participer à la lutte contre la piraterie, quels sont les outils juridiques dont il se dote et quelles sont les limites qu'il s'assigne. Mais les considérations juridiques ne sont qu'un point de départ, car l'autorité politique décide au cas par cas et en fonction de considérations qui lui sont propres (techniques, diplomatiques, politiques ...) d'utiliser ou non les outils juridiques qui sont à sa disposition.

3.1. Le cadre juridique international.

Le cadre de *droit commun* de la lutte contre la piraterie est fixé par la Convention de Montego Bay (CMB)², l'une des conventions ratifiées par le plus grand nombre de Nations. L'article 101 donne une définition de la piraterie maritime, fondée sur trois éléments constitutifs : deux navires doivent être impliqués, les violences doivent être commises en haute mer, l'agresseur agissant à des fins privées. En outre, le **critère de l'intentionnalité** est également pris en compte et permet de qualifier de pirate les personnes se préparant à commettre des actes de piraterie, incitant à les commettre, ou participant indirectement à leur commission. Sur ce fondement, un navire « mère » ou une embarcation « fille » pourra être intercepté et saisi. Grâce au critère d'intentionnalité, la qualification d'acte de piraterie n'est pas obligatoirement postérieure à l'acte : l'action préventive – avant l'attaque par les pirates – est possible. Enfin, une **juridiction universelle** est instituée pour la répression de la piraterie, c'est-à-dire que tout Etat est habilité à appréhender un pirate, saisir les biens qui lui servent à commettre les infractions, et déférer s'il le souhaite, les pirates devant un juge (ou en demander le transfert dans un Etat qui accepte de les juger). La conception de l'Etat de droit en vigueur dans la plupart des Etats exigent le jugement des pirates et proscrivent leur traitement extrajudiciaire.

Parallèlement à la CMB, les récentes résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU) constituent un *cadre juridique international d'exception* de la lutte contre la piraterie. Ces résolutions (en particulier la résolution 1816), sont prises sous chapitre VII de la Charte des Nations Unies.

De façon exceptionnelle, le chapitre VII permet de prendre « toutes les mesures nécessaires » pour remédier à une menace pour la paix et la sécurité internationales. Ces

1. _____

² Adoptée en 1982

mesures ne sont pas nécessairement militaires. Lorsqu'elles recourent à l'emploi de moyens militaires, elles peuvent être menées dans le cadre du droit des conflits armés, c'est-à-dire dans un autre cadre juridique que celui du droit commun de temps de paix, tel qu'il découle de la CMB et des législations internes qui la transposent.

A ce jour, trois résolutions du Conseil de sécurité s'appliquent au cas de la piraterie en Somalie. La résolution 1814 traite de la mise en place de l'escorte des bâtiments du Programme Alimentaire Mondial (PAM). La résolution 1838, adoptée en octobre 2008, permet d'étendre les mesures prises par la résolution 1816 qui légalisait le recours à la force en eaux territoriales somaliennes dans la lutte contre la piraterie. Ces trois résolutions sont les premières exclusivement dédiées à la piraterie dans l'histoire de l'ONU. Toutes sont d'initiative française. La résolution 1816 ouvre notamment un droit de poursuite dans les eaux territoriales somaliennes.

Si les résolutions ont été votées sous chapitre VII, **elles renvoient cependant expressément à la CMB**. Par conséquent, les Etats doivent intervenir dans le cadre du droit commun international de la piraterie, et de leur droit interne qui détermine les modalités nationales de mise en œuvre de la convention.

Malheureusement, nombre de pays n'ont pas adopté de législation leur permettant de réprimer la piraterie et en juger les auteurs. Tel est actuellement le cas de la France.

3.2. Le cadre juridique interne français.

Différents textes internes régissent les droits et devoirs de l'État français et tout d'abord la loi de 1994 sur l'emploi de la force en mer, complétée par le décret de 1995. A cette loi doit être associé le décret 97-506 du 20 mai 1997 relatif au commandement de force maritime. Ensuite, la France peut être liée par une série d'accords bilatéraux (tels que d'éventuels accords régionaux de lutte contre la piraterie : l'un est en préparation pour couvrir une partie de l'océan Indien). Ces normes donnent compétence à l'État français dans ses eaux intérieures et territoriales ou dans les zones spécifiquement indiquées dans les accords. La France est également liée par des conventions multilatérales tels que la Convention Européenne des Droits de l'Homme.

Dans son état actuel, le droit pénal français est presque totalement lacunaire en ce qui concerne la répression d'actes de piraterie. Les dispositions figurant dans la CMB ne trouvent pas leur traduction en droit national³. Pour que l'État français connaisse des actes de piraterie, une loi nouvelle doit donc combler les lacunes présentes, définir l'infraction de piraterie, y associer une compétence universelle, et plus généralement transférer, dans son ordre juridique interne, les dispositions de la CMB, en particulier celles qui autorisent la répression des actes préparatoires à la piraterie.

1. _____

³ Tant en ce qui concerne la création d'incriminations pénales que pour la désignation des juridictions compétentes, des agents habilités à rechercher et constater les infractions de piraterie, la création d'une nouvelle juridiction extra-territoriale permettant de juger des faits commis (par définition) hors du territoire national, la définition du statut légal des personnes retenues à bord de navires ou aéronefs d'Etat pour faits de piraterie, des conditions de rétentions à bord de ces navires et aéronefs, de transfèrement des personnes appréhendées en France ou à l'étranger, de la procédure pénale applicable à l'occasion des opérations de lutte contre la piraterie, ...

Ce travail est en cours. La France veut se doter d'une nouvelle loi avant le lancement de l'opération européenne de sécurisation des navires, qui s'inscrit dans le cadre de la Politique européenne de sécurité et de défense (PESD)⁴. S'il n'y a pas encore de date prévue pour le vote, le contenu est arrêté. Le cadre de référence international est la Convention de 1982. La loi devrait permettre de mener des actions préventives, c'est-à-dire d'intercepter des pirates avant qu'ils n'aient détourné des navires et capturé des otages. Par ailleurs, la compétence pénale française sera quasi-universelle, il n'y aura plus de lien de rattachement basé sur la nationalité des victimes⁵. La seule limitation à la compétence du juge français devrait être liée à la nationalité du navire ayant appréhendé les pirates: la France ne devrait juger que les pirates arrêtés par les moyens français.

Dans la pratique, cette transposition de la CMB dans l'ordre interne aboutira à créer un régime de police de la haute mer présentant de fortes similitudes avec celui de la lutte contre le narcotrafic, à une différence près : la CMB n'impose pas, dans le cas de la piraterie, de rechercher un accord de l'Etat du pavillon avant d'agir.

3.3 – Difficultés liés à l'application du cadre international

3.3.1 *La transposition en droit interne de la norme internationale*

Peu d'États ont aujourd'hui transposé en droit interne les dispositions de la CMB, alors que celles-ci sont opposables à tous, y compris aux États-Unis non signataires de cette convention, mais liés par elle coutumièrement.

La résolution 1816 du Conseil de sécurité impose cette transposition, puisqu'elle impose la CMB comme cadre juridique de référence. Afin de donner à l'opération européenne de sécurisation des navires toute sa dimension, il faut que les États adaptent leur législation, lorsqu'elle est lacunaire comme celle de la France.

Parce qu'ils ne peuvent ou ne veulent rapidement adapter leur droit, certains États souhaitent placer leur action dans le cadre juridique de la lutte contre le terrorisme (résolution CSNU 1368 sous chapitre VII de la charte, mais sans référence à la CMB), au prix d'un amalgame juridique non-conforme au droit international. La tentation de considérer que le droit des conflits armés peut s'appliquer dans le cadre de l'application de la résolution 1816 est également une tentation, mais antinomique avec la référence à la CMB, qui renvoie au droit commun, et non au droit d'exception du temps de guerre.

Chaque État a finalement sa propre lecture des instruments juridiques qui l'obligent et peu ont entrepris de modifier leur droit interne.

3.3.2 *La distinction des phases militaire et judiciaire :*

Une autre difficulté résultant de l'application des règles applicables en matière de police de la piraterie est liée à la nécessité de distinguer dans l'engagement des moyens militaires la phase purement militaire (**dissuasion**, accompagnement, sécurisation de zone ou de navires, échange de renseignements...), et la phase au cours de laquelle les moyens militaires mènent des actions pour le compte du service public de la Justice (**répression**,

1. _____

⁴ Opération « Atalanta » en soutien à l'application de la résolution 1816 du CSNU. Le travail législatif n'a pas abouti en urgence avant le déclenchement de l'opération.

⁵ Actuellement, la France peut juger des pirates sur la seule base d'un lien de rattachement fondé sur la nationalité (des victimes, du navire attaqué, de la cargaison pillée, du pirate).

qui englobe toute action susceptible de mener à l'appréhension d'un pirate, et toutes les phases de la procédure judiciaire : rétention, transfèrement, défèrement, mise en examen, en détention etc.). La répression peut avoir un caractère **préventif** lorsqu'il s'agit d'appréhender les pirates se préparant à agir, mais n'ayant pas encore passé à l'acte.

La France semble être l'État le plus apte à appliquer la CMB puisque son organisation administrative en mer repose sur l'emploi permanent de moyens militaires pour l'exécution de missions de police (concept d'action de l'État en mer).

3.4. L'escorte des navires.

3.4.1. *La question des sociétés militaires privées.*

Les moyens étatiques sont plus efficaces que les moyens des SMP, mais sont en outre seuls légitimes : aujourd'hui, les autorités françaises ne peuvent riposter qu'en légitime défense et appréhender un pirate que s'il existe un lien de rattachement avec la France. A défaut, elles disposent d'un *droit de visite en haute mer* en cas de soupçons d'actes de piraterie, droit régalien dont une SMP ne peut se prévaloir, pas plus qu'elles ne bénéficient des dispositions prévues par la résolution 1816. La lutte contre la piraterie est donc une prérogative régalienne, qui engage la responsabilité étatique autant sinon plus que celle de l'armateur.

3.3.2. *La mise en place d'équipes de protection embarquées dans le cadre de l'escorte.*

Dans le choix des navires à escorter, le critère du pavillon n'est pas un critère unique. Il faut faire face à cinq demandes d'escorte par jour en moyenne, alors que les moyens actuels ne permettent de répondre positivement qu'à deux demandes. Le choix se fera au niveau politique. En effet, la recrudescence de la piraterie met en lumière un problème politique simple, celui de savoir de quelle cargaison l'État agissant contre les pirates va assurer la protection, et au profit de qui. Les flux commerciaux sont opaques. Pour éclairer ce propos, rappelons simplement le cas du *Faina*, navire ukrainien transportant des chars russes vers le Kenya, détourné par les pirates. Quoi qu'il en soit, tout embarquement d'agents d'un Etat sur un bâtiment battant pavillon d'un autre Etat suppose un accord de l'armateur, et un accord de l'Etat du pavillon (responsable de la protection de ce navire), qui doit être obtenu par voie diplomatique. C'est une contrainte supplémentaire.

4. RETOUR D'EXPERIENCE : LE « PONANT ».

Par le contre-amiral Marin Gillier

L'opération du « Ponant » est un bon exemple de la compétence de la France à réagir face à une attaque. Les trente membres d'équipage ont été libérés et six pirates capturés.

Le « Ponant » avait souscrit au contrôle naval volontaire, ce qui a permis de suivre en temps réel les événements se déroulant à bord. Une heure après le début de l'assaut, la compagnie avait fourni aux autorités tous les renseignements utiles et une équipe était située à proximité exacte de la cible ; le premier dispositif d'intervention d'urgence était mis en place. Une reconnaissance depuis un hélicoptère de la TF 150 a permis à Paris de disposer en une heure de tous les éléments. Depuis la mer, une pression ostensible sur le « client » a été assurée grâce au pistage permanent opéré par l'avis « Commandant Bouan ». Au mouillage, le « Ponant » a été entouré par le dispositif naval regroupé à proximité.

L'opération Thalatine :

L'opération devait prioritairement mener à la libération des otages selon les directives de l'Élysée puis à l'interception des pirates. Une fois l'assaut des forces françaises achevé, il a fallu assurer la « post-reprise » c'est-à-dire la récupération et le « traitement » des otages. Il faut être attentif à l'environnement psychologique des ex-otages tout en les « débriefant » rapidement et efficacement.

Une fois ces missions accomplies, la sécurisation et le ravitaillement du « Ponant » ont pu être assurés.

5. PISTES DE REFLEXION SUR LE SUD-EST ASIATIQUE. Propositions du contre-amiral Marin Gillier.

5.1. **Les grands acteurs.**

5.1.1. *Les États et la communauté internationale.*

Les États doivent mener des actions de lobbying afin que l'on légifère davantage, les instruments actuels n'étant pas suffisants. La lutte contre la piraterie, on le répète, est une prérogative régaliennne. L'État finance les actions de sécurisation maritime et doit œuvrer pour la mise en place des organismes régionaux dotés de capacités suffisantes pour contrer efficacement ce fléau.

5.1.2. *Les armateurs, les affréteurs et les assureurs.*

Ils sont en charge de l'aspect technique de la lutte contre la piraterie et doivent prendre part à son financement. Ils doivent adapter leurs réglementations en fonction de la menace et adapter les comportements aux risques.

5.2. Les actions possibles par domaine.

5.2.1. *Les actions régaliennes.*

Le contrôle naval volontaire permet un bon suivi du bâtiment naviguant dans les zones à risques. L'État se doit de proposer ce type de soutien et doit essayer de le généraliser au mieux. Il proposera également un accompagnement pour les navires-cibles, la création d'un couloir de sécurité et enfin un soutien et une intervention en cas d'interception par les pirates. Ces actions auront lieu dans le cadre des opérations de la PESD avec le concours éventuel d'autres marines sur zone ou de l'OTAN par le truchement du *Standing Nato Maritime Group* (SNMG)⁶.

L'accompagnement : si des fusiliers et commandos marine sont à bord du bâtiment, celui-ci est considéré comme sécurisé. Si l'accompagnement est situé sur un autre navire, à proximité, le niveau de protection sera, de fait, moindre.

Les couloirs de sécurité : la zone concernée est approximativement égale à la superficie de la moitié de la France. Une intervention est efficace dans une zone de 30 nautiques de rayon autour du navire-cible. Si toutes les Nations européennes, ou extraeuropéennes, qui souhaitent participer à la sécurisation de la zone mettaient à disposition deux frégates et un hélicoptère, les moyens ne seraient pas suffisants pour aboutir au but escompté. On touche là aux limites des moyens régaliens : la communauté internationale n'a pas les moyens nécessaires pour assurer une protection efficace et globale dans la zone.

La France veut optimiser l'emploi des moyens par le recours à l'opération européenne de sécurisation des navires. Cette optimisation doit être réalisée à deux niveaux : l'ajustement des moyens juridiques et la concordance des moyens civils et militaires. Dirigée par la PESD, l'opération commencera le 2 décembre 2008 et sera commandée depuis le Royaume-Uni. Il est par ailleurs envisageable de recourir à des moyens non européens auprès de l'Inde, de la Malaisie ou de l'OTAN.

5.2.2. *Le monde maritime.*

Les actions de lobbying des opérateurs du monde maritime sont fondamentales. Elles doivent s'exercer auprès d'interlocuteurs très divers, notamment à Bruxelles. Même si ces actions ne résolvent pas la menace, elles l'endiguent dans une certaine mesure.

5.3. L'approche globale.

5.3.1. *Le système régional de sécurité côtière.*

Il faut mettre en place un système régional de sécurité côtière. Après une série d'échecs dans la tentative de rétablissement d'un État en Somalie, les actions ponctuelles s'appuyant sur les Somaliens semblent être un mode d'action de substitution valable. Ce système régional de sécurité côtière comprendrait des sémaphores, des patrouilleurs, une école de formation et un centre de coordination.

Le système régional serait en charge de la surveillance par le biais d'une force de sécurité côtière axée sur la prévention. Il gérerait également des interventions immédiates et apporterait son aide à tout navire en difficulté dans les quinze minutes par la gestion de la coordination des marines internationales et des moyens aériens présents sur zone.

1. _____

⁶ Force multinationale intégrée de l'OTAN

Enfin, il devrait assurer une assistance aux États côtiers par un soutien en équipement et un soutien financier. Il accompagnerait les actions en faveur de la sécurisation de la zone en dispensant une formation des hommes, une surveillance des missions, et en aménageant un système de retour financier à la hauteur des résultats.

5.3.2. *Les États et les personnels concernés.*

Les États : on pense évidemment à la Somalie. Ce système peut cependant intéresser tout autre État de la région qui connaît une montée en puissance ou veut asseoir son poids sur la scène internationale. En ce sens, les Émirats Arabes Unis peuvent trouver un intérêt à participer à un tel projet.

Le personnel : pour armer les bâtiments ou les sémaphores, il faudrait employer du personnel issu des populations qui engendrent actuellement les pirates. Il faut avoir à l'esprit que la piraterie génère de gros apports financiers. On estime de 35 à 40 millions de dollars les sommes gagnées grâce aux rançons depuis le début de l'année 2008.

La formation du personnel serait prise en charge par le centre de formation régional.

5.3.3. *Les défis à relever.*

Il faut « penser global ». Il est nécessaire d'opérer avec les forces privées et étatiques, sur terre et sur mer. Il faudra dépasser les obstacles politiques et juridiques et prendre conscience des difficultés et des risques d'un tel projet. Ceux-ci reposent principalement sur trois incertitudes : la hauteur du financement accordé au système régional, le niveau d'adhésion de la population et le degré de compétence conservé après la formation.