



Comité de Toulon Provence

Toulon, 1^{er} février 2012

FICHE DOCUMENTAIRE IFM n° 2/12

**Objet : L'Europe face à la piraterie maritime.
L'opération « Atalante ».**

-0-

Préambule

L'opération européenne ATALANTE de lutte contre la piraterie au large de la Corne de l'Afrique sera confiée pour la deuxième fois à la France à partir du 6 avril 2012 pour une durée de quatre mois, en remplacement de l'Espagne. C'est l'occasion de rappeler les circonstances qui ont conduit l'Union Européenne à mettre en œuvre sa première opération maritime de grande ampleur.

La piraterie en question

Souvent oubliée au profit des actions de brigandage à proximité des côtes ou dans certains détroits, la piraterie est revenue de manière fracassante dans l'actualité maritime internationale en marge des conflits qui affectent la Corne de l'Afrique et plus particulièrement la Somalie. Les opinions publiques apprenaient avec étonnement que de frêles embarcations pouvaient s'emparer de navires de commerce, enlever les équipages, les libérer contre de fortes rançons, au point de menacer une voie de navigation essentielle pour les approvisionnements. Pire encore, des hommes décidés et légèrement armés défiaient une armada internationale de navires de guerre.

La piraterie représente un danger important :

- C'est d'abord un drame humain : 650 marins sont privés de liberté (juin 2011) et l'association SOS Seafarers a dénombré 62 morts depuis quatre ans ;
- C'est une menace économique : 30% des approvisionnements en pétrole de l'Union Européenne (UE) et 70% du trafic de conteneurs de l'UE passent par les zones menacées ;
- C'est enfin une charge financière pour le monde maritime : environ 120 millions de dollars par an. On estime la rançon moyenne entre 2 et 5 millions de dollars.

Pour ces raisons, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a fait de 2011 l'année de la lutte contre la piraterie.

Les Etats se devaient de réagir, d'autant que le droit international de la mer, à travers la Convention de Montego Bay, leur donne le cadre juridique avec les articles 101 et suivants. En particulier, l'article 105 prévoit que les navires de guerre ont le pouvoir en haute mer de saisir les navires pirates et d'appréhender leurs équipages. Des opérations navales ont donc été lancées, tant dans un cadre national que dans le cadre de coalitions. On s'est rapidement interrogé sur la nature de ces opérations, militaires ou de police. Dans un cadre juridique en évolution, les marines de guerre ont été engagées et se sont organisées pour faire face au danger. Chaque Etat intervient dans le cadre de sa législation nationale, plus ou moins adaptée aux circonstances.

On dira donc qu'il s'agit d'opérations de sécurité, conduites avec des moyens militaires et dans un cadre juridique ayant des incidences directes sur les modes d'action et sur le résultat final.

Evaluation de la menace.

- ***Une évolution rapide du phénomène***

On signalait en 2002 un seul navire capturé. En 2007, ils étaient 12. Et en 2009, on dénombrait 251 navires attaqués, 49 navires capturés, 600 marins détenus environ pour 700 pirates appréhendés. En 2010, les chiffres sont en légère diminution avec 235 attaques et 44 navires capturés mais restent à un niveau élevé.

On constate aussi une évolution géographique des attaques en 2010 :

- dans le golfe d'Aden, la situation est stable malgré de nombreux démantèlements de groupes ;
- en mer d'Arabie : les attaques sont en augmentation ;
- et dans le bassin somalien, la situation est stable mais la menace s'étend vers le Sud et l'Est.

- ***Des causes multiples***

La cause principale de l'apparition de la piraterie à une large échelle réside évidemment dans l'absence d'un Etat somalien capable d'assurer sa souveraineté, notamment en mer : carence de l'ordre public dans la mer territoriale et pillage des ressources halieutiques. L'absence de structure étatique et la grande misère ont favorisé le développement de nébuleuses criminelles qui vont de l'« artisanat » côtier jusqu'à des organisations qui opèrent en haute mer avec des moyens certes légers mais techniquement sophistiqués.

- ***Une zone d'intervention très vaste***

La zone dangereuse commence dans le sud de la mer Rouge, comprend le détroit de Bab el Mandeb, se poursuit au sud le long de la Somalie puis aujourd'hui au nord du Kenya et à l'est vers les Seychelles. Cette zone correspond à la surface de la mer Méditerranée.

- ***Des variations saisonnières***

Des périodes de recrudescence d'attaques sont observées en fonction de l'état de la mer, notamment pendant les mois d'avril et mai, puis en octobre et novembre, au rythme de la mousson.

- ***Des modes d'action évolutifs***

Les premières attaques étaient le fait d'embarcations légères disposant d'un soutien à terre, en vue d'actions dans la mer territoriale. C'est l'image du pêcheur réduit à la misère par l'exploitation des ressources halieutiques traditionnelles dans des eaux non surveillées.

Si ce mode d'action perdure, des organisations de pirates opèrent au large, loin en haute mer, à partir de navires souvent déjà eux-mêmes piratés, les « bateaux mères ». Si les navires de commerce évitent la mer territoriale somalienne ou exercent une veille attentive dans les détroits, la surveillance de leurs équipages tend à se relâcher au large, les rendant vulnérables aux attaques depuis la haute mer.

- ***Des risques à l'occasion des interventions***

Les risques liés aux opérations navales à l'encontre des pirates sont nombreux et des mesures appropriées doivent être imaginées à l'avance :

- capture d'une équipe de visite ;
- destruction d'un hélicoptère conduisant une investigation ;
- explosion d'un pétrolier ;
- attaque d'un navire à passagers ;
- attaque de navires de pêche.

Montée en puissance des dispositifs navals

- ***Les forces présentes***

- Le pavillon du navire attaqué ne constitue pas la préoccupation première des pirates. Ce sont les circonstances qui décident de l'opportunité d'une action. Dans ces conditions, nombreux sont les Etats du pavillon qui sont touchés et la première mesure consiste à envoyer des navires de guerre et des avions de surveillance maritime. Ceux-ci sont parfois déjà engagés dans la zone dans d'autres opérations, notamment de lutte contre le terrorisme.

- C'est le cas de la Task Force (TF) 151 conduite par les Etats-Unis et à laquelle des Etats européens, dont la France, participaient déjà.

- En novembre 2007, la marine française lançait l'opération ALCYON destinée à assurer la protection en mer de l'aide humanitaire du Programme Alimentaire Mondial (PAM) des Nations Unies. La France était alors la première nation à prendre véritablement en compte le problème de la piraterie au large de la Corne de l'Afrique. Dans le courant de l'année 2008, plusieurs marines européennes sont venues y participer

jusqu'à la création d'ATALANTE (EU-NAVFOR, opération ATALANTA, TF 465), dont la protection des navires du PAM est devenue l'une des missions.

- Est également présente depuis 2009 la Task Force 508 de l'OTAN, dans le cadre de l'opération OCEAN SHIELD.

Il est à souligner que les trois TF (européenne, OTAN et américaine) coopèrent étroitement au niveau tactique. Ces marines savent travailler ensemble et leurs forces se complètent efficacement.

- Enfin, on trouve plusieurs forces navales indépendantes qui participent également à la lutte contre la piraterie en fonction des intérêts des Etats à la sécurité de la navigation maritime dans la zone: Fédération de Russie, Chine, Japon, Inde, Corée du Sud.

• *Les moyens dédiés*

- Les avions de surveillance maritime : grâce à leur grande autonomie (une douzaine d'heures pour les plus performants), les avions de surveillance constituent un instrument indispensable pour la couverture des espaces maritimes. Compte tenu de la taille des embarcations utilisées par les pirates, la vue est le moyen le plus fiable d'identification.

- L'ensemble « frégate + hélicoptère armé + équipes de visite » est le moyen privilégié de la coercition, même si d'autres types de navires participent aussi aux opérations. Cet ensemble a déjà fait ses preuves dans la lutte contre le narcotrafic. Les équipages français sont particulièrement entraînés à ces actions de vive force en haute mer.

- A l'occasion de la lutte est apparu un nouveau moyen, les Equipes de Protection Embarquée (EPE). Elles sont présentes sur les navires battant pavillon français considérés comme particulièrement vulnérables, comme les navires de pêche et les câbliers, qui sont lents de par leur activité. Les EPE comptent une dizaine de marins dont des fusiliers commandos et des volontaires de spécialités variées (détecteurs, transmetteurs, manœuvriers) et se caractérisent par une grande autonomie dans le cadre de règles d'engagement précises. Toutefois, les EPE ne peuvent répondre à toutes les demandes dans un cadre budgétaire contraint pour la Marine.

Le débat sur l'embarquement de gardes armés, déjà pratiqué déjà sous plusieurs pavillons, vient d'évoluer sensiblement pour les navires sous pavillon français. Les armateurs français se sont ralliés à la nécessité de renforcer la dissuasion de leurs navires avec des gardes.

• *Les dispositifs préventifs*

- Un corridor de navigation a été mis en place dans le golfe d'Aden en raison de la densité du trafic maritime. La diminution des captures montre son utilité, mais il a eu pour conséquence de pousser les pirates vers la haute mer.

- Le contrôle naval volontaire. C'est une procédure française destinée à permettre la diffusion d'informations relatives à une zone sensible auprès des navires de commerce qui la traversent. Cette procédure a été mise en œuvre dans le cadre de la prévention du terrorisme maritime. Elle a permis aux marins du commerce d'établir des relations de confiance avec les marins militaires.

- Les **BMP** (best management practices). Il s'agit d'un ensemble de recommandations élaborées, sous l'égide de l'OMI, conjointement par les représentants des armements et intérêts maritimes et les marines de guerre. La responsabilité du capitaine du navire est rappelée pour l'évaluation des risques avant de traverser une zone sensible et la mise en place de mesures passives ou actives d'autodéfense. L'importance de bien préparer l'équipage et de réaliser des exercices est soulignée dans la plus récente version des BMP (BMP 4 de septembre 2011). Les conseils pour assurer la protection du navire sont variés : importance de la veille optique et radar, protection de la passerelle, commandes de jets d'eau pour rendre l'abordage difficile, alarmes internes, manœuvres évasives, réseaux de cameras. Les dernières BMP évoquent le recours à des équipes de sécurité armées ou non.

L'exemple européen : l'opération ATALANTE

- ***C'est la première opération purement maritime de l'Union Européenne***

- Elle résulte de la Décision du conseil de l'UE du 10 novembre 2008. Le cadre légal d'ATALANTE s'appuie sur la Convention de Montego Bay et sur plusieurs résolutions de l'ONU relatives à la lutte contre la piraterie au large de la Somalie (1814, 1816, 1838, 1946 et 1851).
- Neuf Etats membres de l'UE y participent : Allemagne, Belgique, Espagne, France, Grèce, Italie, Luxembourg, Pays-Bas et Suède.
- Le mandat d'ATALANTA a été étendu jusqu'en décembre 2012.

- ***Mission***

- Zone d'opération (**voir carte jointe**)
- Protection des navires du PAM
- Protection des navires vulnérables dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie
- Recours si nécessaire à la force pour dissuader, prévenir et intervenir pour mettre fin aux opérations de piraterie.

- ***Organisation***

- Un contrôle politique assuré par le Conseil Européen par l'intermédiaire du Comité politique et de sécurité (CoPS), qui exerce la direction stratégique. Pour sa part, le Comité militaire de l'Union européenne (CMUE) assure le suivi et la bonne exécution de l'opération.
- Un état-major opératif, installé à Northwood, près de Londres, sous commandement britannique.
- Un état-major embarqué d'une vingtaine de personnes, le Forward Headquarter (FHQ), qui change tous les quatre mois.

- ***Composition de la force***

- Une vingtaine de navires et d'aéronefs, soit environ 1800 hommes

- Contribution française : déploiement permanent d'une frégate et participation ponctuelle d'un avion de patrouille maritime. On note aussi une participation au FHQ et la direction ponctuelle du FHQ.

- **Bilan**

Les chiffres suivants traduisent une évolution favorable :

- Réduction de 40% du nombre d'attaques ;
- Augmentation de 40% du nombre de pirates interceptés ;
- Diminution de 50% du nombre de navires capturés dans le golfe d'Aden : 28 navires en 2011 contre 49 en 2010, selon les statistiques du Bureau International Maritime (BIM) pour l'année 2011.

Conclusion

L'opération européenne ATALANTE s'inscrit dans une continuité qui lui permet d'obtenir des résultats positifs. En dépit de l'étendue de la zone d'intervention et des variations de niveau dans les moyens déployés, notamment pendant les opérations au large de la Libye, cette opération porte ses fruits en mer et contribue à la réponse globale contre la piraterie dans cette partie du Monde. Mais toute opération maritime ne peut constituer qu'une réponse partielle et complémentaire puisque tous les observateurs s'accordent à reconnaître que la solution durable se trouve à terre.

ZONE D'OPÉRATIONS ET CONTRIBUTION FRANÇAISE

(source état-major des armées - ministère de la défense - 2011)

