

Somalie : les pirates ne sont pas toujours ceux qu'on croit...

Albert de Pourville écrivait en 1928 :

« Personnages fugitifs d'événements imprécis, ombres dansantes aux feux des incendies, silhouettes anonymes de luttres nocturnes et compliquées, les pirates ne sont pas faits pour l'Histoire, L'histoire majestueuse et sagement déroulée, où les gens et les grandes choses se rangent avec clarté à l'entour d'un Grand Homme: foule bruisante, bigarrée et confuse, ils en occupent les bas-côtés, dans un demi-jour fumeux et coupé d'éclats sinistres. Les combats s'entremêlent, les bandes s'entrechoquent, les influences se heurtent, les incidents se superposent : dans ce brouhaha multiple et discordant, nul ne peut reconnaître les siens »

Existe-t-il une définition de la piraterie ?

La piraterie a été définie dès 1958 (Convention de Genève) comme tout acte illicite de violence, de détention, ou de dépréciation commis à titre privé pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé.

Quelles sont les conditions requises pour caractériser un acte de piraterie ?

Quatre conditions exclusives caractérisent l'acte de piraterie :

- L'acte doit être commis en haute mer, c'est-à-dire au minimum au-delà de la limite des 12 milles (environ 20km des côtes) Définition détaillée de la haute mer : article 86 Convention Montego Bay

- L'acte doit être commis avec « violence » : par exemple, le fait de monter à bord, par la force, et sans y être invité correspond à cette définition.

- Le bateau « pirate » doit être un bâtiment civil.

- L'attaque doit être effectuée à des fins privées (vol, demande de rançon...). Cette définition exclut les actes de terrorisme.

Que prévoit le droit international face à un acte de piraterie ?

En cas d'acte de piraterie caractérisé, tout Etat, qu'il soit concerné ou non, est habilité à poursuivre et réprimer les actes et les auteurs, y compris à saisir le navire, appréhender les personnes se trouvant à bord. Concrètement, tout navire militaire ou de police a autorité (et obligation) pour poursuivre et intervenir, si c'est possible, dans l'intérêt de la sûreté maritime. On distingue les notions de « sûreté » et de « sécurité ». La sûreté désigne les mesures de protection des personnes et des biens face à tout acte de malveillance, de la délinquance au terrorisme. La sécurité est relative aux dysfonctionnements techniques sans cause humaine volontaire (source ministère des Transports français)

Qu'en est-il de la compétence de juridiction ?

Comme dans le cas des crimes contre l'humanité, les actes de piraterie créent une « compétence universelle » des Etats. Il en résulte un droit de poursuite et d'intervention mais aussi une obligation de coopération, et donc d'extradition, des coupables vers l'Etat chargé d'instruire et de juger l'acte.

Remarques préliminaires

Si on ne doit pas faire dans l'angélisme – pauvres victimes de la colonisation que sont tous les Somaliens – il est vrai qu'on doit tenir compte de l'histoire, mais non pas en tant que juge (qui me donne le droit de juger des gens qui vivaient dans une autre période de l'histoire ?) mais pour en tenir compte dans l'approche, la compréhension d'une situation, d'un conflit, d'alliances, de traditions existantes ou rapportées qui font qu'on peut vraiment essayer, au plus près de sa conscience, de faire un travail à caractère humanitaire. Même par rapport à des événements présents, je ne me donne pas le droit de juger publiquement parce que je n'ai pas tous les éléments, mais aussi parce que ce jugement pourrait avoir des conséquences néfastes pour les personnes que je devrais protéger.

Si je prend la Suisse durant la seconde guerre mondiale, je ne peux pas juger de mes aînés, citoyens moyens qui vivaient dans la peur sans savoir si les alliés allaient gagner alors que la Suisse était encerclée par des pays fascistes. Si alors des Suisses ne se sont pas conduits courageusement en recueillant toutes les personnes en détresse, dois-je croire que j'aurais eu le courage de le faire ? Par contre je condamne celles et ceux qui manifestement étaient pro-nazis. Comme je condamne celles et ceux qui aujourd'hui en Suisse veulent jouer à la tortue par peur d'une « invasion étrangère » permettant qu'on aie le triste privilège d'avoir inventé le terme de requérant d'asile pour ne plus accueillir les réfugiés, puis de Non Entrée en Matière (NEM) pour ne même pas laisser les requérants déposer une demande d'asile.

Je propose tout d'abord un peu d'histoire. Pour ce faire j'ai repris mes notes de l'époque, les rapports et la littérature que j'avais du CICR. Je me suis rendu compte que Wikipedia a fait un bon travail de collection, je l'utilise donc en partie ci-dessous en ne mettant que ce qui correspond à ce que j'avais moi-même vérifié.

On peut, très superficiellement, comparer la situation de la Somalie à celle de la Yougoslavie au moment de son éclatement. Je m'en suis rendu compte parce que j'étais pour le CICR en Bosnie durant la majeure partie de l'année 1993 et début 1994 et en partance pour la Somalie juste après : on pouvait sentir une similitude. En Somalie, comme en Yougoslavie, le pays est un patchwork de populations qu'on a artificiellement voulu mettre ensemble dans un même pays, alors que naturellement elles étaient différentes. Il faut rajouter qu'en Somalie il y a la problématique des clans, souvent rivaux, de quelques centaines de personnes, souvent nomades au départ, que les différentes puissances occidentales ont essayé de sédentariser avec plus ou moins de succès. Le problème de la sédentarisation ayant d'avoir donné à ces groupes des volontés de territorialité, d'où des rixes incessantes pour contrôler une portion de territoire...

Le Somaliland au nord dans le golfe d'Aden est le territoire qui se stabilise le plus, pour l'instant. L'Ethiopie a des vues dessus parce que ce serait un accès à la mer idéal qu'ils n'ont pas. La tentation de déstabiliser existe...

Les régions sécessionnistes sont quatre états, par ordre d'importance :

- * Somaliland (Jamhuuriyadda Soomaaliland, capitale : Hargeisa)
- * Puntland (capitale : Garoowe)
- * Maakhir (capitale : Badhan)
- * Galmudug (capitale : Galcayo).

Je rajouterai que les Etats Unis sont intervenus à nouveau et ont soutenu la sécession de la province de Galmudug, pour déstabiliser le Puntland qu'ils jugeaient faire partie de « l'axe du mal » islamique. Galcayo, la capitale est la principale base arrière de la

piraterie.

Une anecdote : l'aéroport de Hargeisa, la capitale du Somaliland. En 1996, on y envisageait d'y faire venir les gros porteurs avec les secours. On s'est rendu compte alors que si l'aéroport était tenu par le clan principal, la piste traversait et/ou bordait cinq à six autres clans (le nombre dépendait des combats et de l'avance et du recul de l'un et l'autre) avec qui il fallait négocier le droit de passage entre chaque. Ce qui veut dire discuter avec le chef de clan, avoir les autorisations de franchir les lignes au risque d'avoir son Hercules C 130 se faire allumer au décollage ou à l'atterrissage s'il passe un centaine de mètres au-dessus ou sur la piste d'un clan qui vient de décider « on ne passe plus ! ».

En 1991, le gouvernement de la Somalie s'est effondré. Les neuf millions d'habitants du pays vivent depuis lors au bord de la famine. Dès que le gouvernement a disparu, de mystérieux navires européens ont commencé à apparaître au large des côtes de Somalie, immergeant des barils dans l'océan. La population côtière a commencé à tomber malade. Dans un premier temps, les habitants ont souffert d'éruptions cutanées étranges, de nausées et des bébés malformés sont nés. Puis, après le tsunami de 2005, des centaines de ces barils laissant fuir leur contenu se sont échoués sur le rivage. Les gens ont commencé à présenter des symptômes d'irradiation, et plus de 300 personnes sont mortes. Quelqu'un rejette des matériaux nucléaires. Il y a aussi du plomb, des métaux lourds comme le cadmium et le mercure. La provenance d'une grande partie de ces déchets peut être retracée jusqu'à des hôpitaux et des usines européennes, qui semblent les confier à la mafia italienne pour s'en débarrasser à moindre coût. Il n'y a pas eu de nettoyage par les gouvernements européens, aucune indemnisation, et pas d'action de prévention. Mais le pire est sans doute à venir de la chimie radioactive qui a commencé à gangrener les plages.

En septembre 1996, le Parlement européen avait produit une résolution pour dénoncer la livraison de centaines de tonnes de déchets de mercure toxique exportées en Afrique du Sud par la multinationale Thor Chemicals Ltd, demandant notamment aux gouvernements du Royaume-Uni, de l'Italie et de l'Espagne, de prendre l'initiative de rapatrier les déchets toxiques exportés de leur territoire vers l'Afrique du Sud par cette société. Thor Chemicals Ltd. Derrière cette société dûment enregistrée à l'époque au registre du commerce du canton de Zürich se cachait la Camora napolitaine.

Depuis l'effondrement du gouvernement central en Somalie, ce pays est dépourvu de marine et de garde-côtes; seulement une vedette au Somaliland qui fait du bon travail et une au Puntland qui ne peut sortir faute de moyens.

Dans le même temps, d'autres navires européens pillaient les eaux somaliennes de leur ressource la plus importante : la pêche. Nous avons détruit nos stocks de poissons par la surexploitation - et aujourd'hui nous nous en prenons aux leurs. Les grands chalutiers qui pêchent illégalement au large de la Somalie capturent chaque année pour plus de 300 millions de dollars de thons, crevettes, homards et autres espèces dans ces eaux dépourvues de protection. Les pêcheurs locaux ont soudainement perdu leurs moyens de subsistance, et ils sont affamés. Si rien n'est fait, bientôt il n'y aura plus beaucoup de poissons dans leurs eaux côtières.

La piraterie le long des côtes somaliennes, aujourd'hui endémique, est née comme un mécanisme d'auto défense des pêcheurs qui voulaient avant tout protéger leurs eaux et pour tenter de dissuader les chalutiers et les bateaux poubelles, ou tout au moins pour leur imposer une « taxe ». Ces pêcheurs se désignent eux-mêmes comme les Volontaires des Garde-côtes de la Somalie - et il n'est pas difficile de comprendre pourquoi. L'un des leaders des pirates, Sugule Ali, a déclaré que leur motif était « d'arrêter la pêche illégale et

l'immersion des déchets, dans nos eaux ... Nous ne nous considérons pas comme des bandits des mers. Nous considérons que les bandits des mers sont ceux qui pêchent illégalement et utilisent nos mers comme une décharge et rejettent leurs déchets dans nos mers et viennent naviguer en armes sur nos mers. »

Nous attendions-nous à ce que les somaliens affamés restent passivement sur leurs plages en pataugeant dans nos déchets nucléaires, et nous regardent capturer leur poisson afin que nous puissions le déguster dans les restaurants de Londres et de Paris et de Rome ? Nous n'avons pas agi contre ces crimes - mais lorsque les pêcheurs ont riposté en désorganisant le couloir de navigation par lequel transite 20% de l'approvisionnement mondial en pétrole, nous avons commencé à crier haro. Si nous voulons vraiment lutter contre la piraterie, nous devrions mettre fin à ses causes profondes avant d'envoyer nos canonnières éradiquer les criminels Somaliens.

On s'inquiète pour notre pétrole et pour un stupide touriste français mort en mettant en danger son fils. Mais la piraterie est un épiphénomène en Somalie par rapport à la crise que traverse ce pays. Un camp de réfugiés près de Mogadiscio regroupe une fois et demi la population du Canton de Fribourg. On ne parle pas des centaines de Somaliens qu'on noie parce qu'ils tentent de fuir le pays en traversant le golfe d'Aden.

Le phénomène est le même que durant les deux décennies précédentes – jusqu'en 2005 – en Asie du Sud – Est. Comme l'écrivait Eric Fréon en 2002, ce regain de violence appuie l'idée d'un « nouveau Moyen-Age » que certains annonçaient au lendemain de la chute du Mur de Berlin. De fait, en Europe, vers l'an 1000, les communautés maritimes avaient profité d'une période d'instabilité politique et d'un contexte géographique favorable (proximité des grands ports et voies de navigation) pour se reconvertir dans le banditisme maritime. Aujourd'hui, c'est au tour de certaines populations malaysiennes, philippines ou indonésiennes, aux prises avec la crise asiatique, de succomber à la tentation pirate.

La différence est que si l'Europe et le Sud – Est de l'Asie sont géographiquement semblables – détroits, proximités entre Etats souverains qui entourent les voies de navigation, il en est tout autre de la corne de l'Afrique qui donne sur une vaste étendue marine désertique. Si l'on peut monter des partenariats entre différents pays entourant ces voies navigables pour poursuivre les pirates, cela n'est pas le cas au large de la Somalie. J'y reviendrai dans le cadre de la stratégie utilisée.

Piraterie en Somalie : à qui profite le crime ?

Le phénomène a éclaté au grand jour depuis la fin de l'été 2008. L'affaire du Ponant a sensibilisé la France. Le détournement, en septembre 2008, d'un cargo ukrainien, le Faina, transportant trente-trois chars russes T 72, a mis en alarme toutes les chancelleries. L'attaque réussie, contre le super-pétrolier saoudien Sirius Star, qui transportait 318 000 tonnes de brut estimées à 100 millions de dollars, achève de révéler l'ampleur du problème.

En pleine crise économique, le transport maritime est touché de plein fouet. Les assureurs augmentent leurs primes et considèrent désormais le golfe d'Aden « zone à risque de guerre ». Les armateurs sont contraints de modifier leurs plans de route.

La piraterie est une économie florissante. En 2008, certains experts estiment à cent millions de dollars de recettes auraient profité aux pirates et, qui sait, aux islamistes. Cet argent vient essentiellement de l'écoulement des cargaisons saisies, le trafic d'armes et les rançons payées par les navires marchands. A mettre en rapport avec les 300 millions de dollars pêchés par les flottes de pêche étrangères dans la zone économique,

normalement réservée à la Somalie. Certains pirates « vivent comme des nababs », explique un banquier égyptien spécialisé dans la lutte contre le blanchiment d'argent.

Non, la misère et la guerre, aussi longues sont-elles, ne justifie pas la prise d'otages. Oui, certains d'entre eux sont sans aucun doute simplement des gangsters - en particulier ceux qui se sont emparé des livraisons du Programme Alimentaire Mondial. Mais les « pirates » ont l'appui de la population locale pour une bonne raison. Le site de presse indépendant somalien WardherNews a mené la meilleure enquête dont nous disposons sur ce que pensent les Somaliens ordinaires. Ses résultats indiquent que 70% « soutiennent fermement le piratage en tant que forme de défense nationale des eaux territoriales du pays ». En Amérique, durant la guerre d'indépendance, George Washington et les pères fondateurs payaient des pirates pour protéger les eaux territoriales américaines, parce qu'ils ne disposaient pas de leur propre marine ou de garde-côtes. La plupart des Américains soutenaient cette pratique. Est-ce si différent ?

Mais il faut nuancer pour moi. Ce peut être 70 % de la population des zones où les pirates résident qui voient le piratage d'un bon œil...

Selon une source confidentielle sur place on me dit qu'ils ne sont pas du tout aimés ni considérés comme des héros. Quand l'un d'eux se fait tuer, les gens sont plutôt contents .

Comme je l'ai vu en mission dans les conflits internes ou internationaux de basse ou haute intensité et les catastrophes naturelles, il y a l'ambiguïté que provoque la présence d'une minorité qui a des moyens plus élevés que la majorité d'une population : Je m'explique : lors de grands barouds comme le tsunami, les expatriés avec de grands moyens, mais aussi des salaires élevés, s'approprient ce qu'il y a de meilleur, créent une classe privilégiée qui est celle des personnes locales qui ont les moyens de fournir ce que ces derniers cherchent : maisons, véhicules, nourriture etc... Ceci crée une double inflation : les locaux qui ont les moyens demandés à disposition font enfler les prix et ce qu'ils proposent est encore moins à la portée de la majorité locale. De plus le personnel local engagé est souvent payé au delà des normes locales, même, s'il n'y a pas assez de personnel local qualifié, il y a surenchère entre les agences pour les attirer. L'économie locale s'adapte au pouvoir d'achat de ce personnel, mais aussi des expatriés. On arrive donc à une inflation qui appauvrit la majorité qui n'a pas accès à ces avantages. Je peux imaginer quelque chose de similaire dans le cas présent. La différence étant, entre autres, que les gangs sont armées et que la population ne peut que subir, alors que dans le cas d'expatriés humanitaires, il y a moins de représailles dans le cas de critique, cela se fait donc plus au grand jour.

Les services de renseignement occidentaux sont particulièrement inquiets du rôle joué par les tribunaux islamistes, soupçonnés d'être liés au réseau Al-Qaida. Le groupe radical al-Shabaab, qui vient de prendre le contrôle d'un port important au sud de la Somalie, affirme vouloir « repousser la piraterie hors du pays ».

Pourtant des liens existent entre les pirates et certaines milices islamistes, notamment al-Shabaab. C'est la fourniture de bases opérationnelles, utilisation de la piraterie pour acheminer des armes (trois chargements d'armes auraient été ainsi convoyés), création de camps d'entraînement le long des côtes où 2 500 jeunes Somaliens auraient été formés. L'un de leurs objectifs est de prendre le pouvoir en Somalie. Il n'est sans doute pas le seul.

Il y a quand même, selon l'AFP, une initiative encourageante parce qu'elle fait preuve du bon sens de leurs auteurs :

Neuf états de la région affectée par la piraterie somalienne ont signé à Djibouti un "code de conduite" ouvrant la voie à une coopération régionale plus étroite, a constaté un journaliste de l'AFP.

Cet accord prévoit notamment la mise en place en réseau de trois centres d'informations (Mombasa, Dar es Salam et Sanaa) sur la piraterie et l'ouverture d'un centre de formation régional à Djibouti pour les agents en charge de la lutte contre les pirates.

Les neuf signataires, sur les 22 pays qui participaient à la rencontre de trois jours, sont Djibouti, l'Ethiopie, le Kenya, Madagascar, les Maldives, les Seychelles, la Somalie, le Yemen et la Tanzanie.

"Cet accord est le premier régional entre les pays arabes et africains pour lutter contre les actes de piraterie dans le golfe d'Aden, la mer Rouge et l'ouest de l'océan Indien", a souligné Koije Sekimizu, directeur de la division sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui organisait la réunion.

Je rajouterai que l'OMI tient là parfaitement son rôle, que l'on travaille dans le sens que je proposais et qui a fait ses preuves à Malacca

Le cas du Longchamp

L'arraisonnement du MT Longchamp, transporteur de gaz pétrolier liquéfié (GPL) est, à mes yeux, un signal de très mauvaise augure sur l'évolution de la piraterie. Il met aussi en évidence l'absence de sens des responsabilités de l'armateur. Absence trop souvent fréquente dans ce milieu qui amène habituellement à des catastrophes écologiques avec, parfois, pertes humaines. En effet quelle idée de faire passer par Suez un navire aussi dangereux qui voyage de Norvège au Vietnam, plutôt que de l'envoyer par Bonne – Espérance !

Le Longchamp, armé par Bernhard Schulte Shipmanagement en Allemagne est sous pavillon des Bahamas – donc de complaisance – mesure une centaine de mètres, déplace 4'316 dwt et devait contenir 3'200 tonnes de LPG sous pression et/ou réfrigéré. C'est une cargaison extrêmement dangereuse : si, pour une raison ou une autre, une cuve est endommagée et que le gaz s'échappe, il reprend immédiatement son volume provoquant une explosion du navire et détruisant ce qui l'entoure sur un rayon de plusieurs kilomètres, humains et matériel.

Les conséquences, si l'attaque avait mal tourné, auraient été une radicalisation de la situation, avec une amplification de la guerre asymétrique avec les pirates qui n'aurait rien arrangé et la fermeture du canal de Suez parce que la communauté internationale aurait estimé que la zone est décidément trop dangereuse.

La situation à ce jour

Le Bureau Maritime International conseille de se tenir le plus éloigné possible des côtes de Somalie. Car les pirates n'hésitent pas à attaquer au grand large. A partir de vaisseaux « bases » qu'ils ont détournés, les pirates peuvent lancer des attaques à plusieurs kilomètres des côtes.

Employant des « bateaux mères » (souvent des grands boutres de pêche ou même des remorqueurs et chalutiers détournés) à plus forte autonomie, les pirates opèrent désormais à plus de 1000 kilomètres des côtes somaliennes. Malgré la surveillance, les

pirates parviennent donc toujours à s'emparer de bateaux de commerce. Mais les succès sont moins nombreux. Par rapport à 2008, où une tentative sur quatre se soldait par une capture, la proportion de navires détournés par rapport au nombre d'attaques est passée à près d'un sur six.

Les attaques récemment enregistrées au large des Seychelles, à 450 nautiques au sud-est de Mombasa (Kenya), prouvent que les pirates peuvent frapper loin et très fort. Or, la surface à surveiller est immense. Elle représente plus d'un million de km², soit deux fois la superficie de la France. « Ce qui veut dire qu'avec vingt bateaux en permanence - une flotte qu'on rêverait de réunir -, chaque unité, sous réserve que leurs actions soient coordonnées, aurait la charge d'un carré de 225 kilomètres de côté. Avec dix bateaux, on passe à un carré de 320 kilomètres. Ces chiffres donnent des ordres de grandeur destinés à illustrer la difficulté de l'exercice. Imagine-t-on notre pays entièrement surveillé par cinq véhicules de gendarmerie ou de police répartis sur l'ensemble du territoire ? », note le vice-amiral d'escadre (2S) Laurent Mérier, dans son dernier livre (Moi Osmane, Pirate somalien).

Il faut aussi rappeler qu'une frégate équipée d'un hélicoptère ne peut intervenir que sur un rayon de 50 km. En effet une intervention, si on veut qu'elle soit efficace, doit se faire dans le quart d'heure qui suit une attaque: 50 km c'est la portée maximale de l'hélicoptère dans un tel cas. 50 km de rayon dans la région signifie environ 1% de la zone potentiellement dangereuse.

Les marines militaires ont considérablement renforcé leurs effectifs dans la zone.

Actuellement, pas moins d'une trentaine de bâtiments surveille le trafic maritime, notamment dans le golfe d'Aden. Ces navires sont engagés soit au travers d'opérations interalliées, soit de manière nationale (Russie, Chine, Inde, Malaisie...). L'OTAN déploie notamment une force navale, alors que la TF 150, chargée depuis 2001 de la lutte contre le terrorisme dans la zone, compte depuis quelques mois une composante spécialisée, la TF 151

Les résultats de la lutte contre la piraterie sont donc encourageants. Mais il convient de rester très prudent. D'abord, les attaques n'ont pas cessé, y compris dans le golfe d'Aden, pourtant très surveillé. Les tentatives se sont même multipliées (168 pour toute l'année 2008 et déjà 135 en 2009 avant même d'être arrivé au mois de juillet). Sur ce total, 24 attaques ont réussi, 16 navires marchands et 166 marins étant actuellement retenus en otage. Ensuite, les groupes les mieux équipés et les plus rodés, face à la menace d'une interception, ont élargi leur champ d'action.

Nonobstant un rapport d'information sur la piraterie vient d'être présenté par le député finistérien Christian Ménard à la Commission de la Défense nationale et des Forces armées de l'Assemblée nationale. Pour l'auteur du rapport parlementaire : « Il faudrait au moins 45 navires pour être efficaces. Moins de la moitié est sur place. Je préconise de renforcer le dispositif et d'avoir également recours à des drones. Je ne suis pas favorable à une opération militaire, qui pourrait provoquer une résurgence du risque islamiste »..

Les 27 Etats membres de l'Union européenne ont décidé de prolonger, pour une période d'un an, la mission Atalanta, destinée à lutter contre la piraterie au large de la Somalie. Lancée en décembre 2008, l'opération a été reconduite jusqu'en décembre 2010. Afin d'assurer la sécurité du trafic commercial dans le golfe d'Aden et l'escorte des convois humanitaires vers la Somalie, les Européens mobilisent actuellement 1200 militaires, 13 bâtiments et 3 avions de patrouille maritime.

Une réelle menace pourrait peser, ou pèse peut être déjà, sur les hélicoptères embarqués des navires chargés de la lutte contre la piraterie en océan Indien. Selon certaines sources militaires, les pirates somaliens se seraient peut-être procurés des missiles sol-air Stinger.

On sait que sur le territoire somalien, certains groupes armés ont acquis des Stinger. Les insurgés avaient utilisé avec succès ces missiles, en 1991, abattant plusieurs hélicoptères américains. Par sa légèreté et sa facilité d'emploi, le système Stinger permet de lancer un missile à l'épaule. Autant dire qu'à l'image des lance-roquettes, il ne serait pas si étonnant que cela de le voir un jour sur une embarcation de pirates.

Conçu par l'Américain Raytheon et mis en service dans sa première version en 1981, le FIM-92 Stinger est un petit missile de 15 kilos, long de 1,5 mètre pour 7 centimètres de diamètre. Capable d'atteindre Mach 2, c'est-à-dire une vitesse bien supérieure à celle d'un hélicoptère, il est guidé par une tête infrarouge et affiche une portée de 4800 mètres.

Pour les flottes militaires déployées au nord de l'océan Indien afin de protéger le trafic commercial, l'adoption par les pirates d'une telle arme pourrait avoir des conséquences désastreuses. L'hélicoptère est, en effet, la pièce maîtresse de la lutte contre la piraterie. Grâce à sa vitesse et son rayon d'action, il peut intervenir rapidement pour contrer une attaque et poursuivre les skiffs, trop rapides pour certaines frégates ou les bâtiments situés à trop grande distance. Les interceptions sont déjà dangereuses, les rafales d'armes automatiques pouvant provoquer des dégâts. Mais ce serait sans commune mesure avec l'utilisation de Stinger. Or, de nombreux hélicoptères embarqués sont dépourvus de contre-mesures (détecteur, leurres) et leur armement, essentiellement constitué d'une mitrailleuse, ne leur permet pas de neutraliser une éventuelle cible équipée de Stinger sans prendre le risque d'être abattu.

Malheureusement, cette menace potentielle n'est pas une découverte mais, comme c'est souvent le cas, les forces armées, faute de crédits, n'ont pas encore forcément acquis les moyens pour y répondre.

Aujourd'hui, il y a la piste russe... La piste soviétique est l'hypothèse qu'avance le contre-amiral Blizniouk, ancien directeur du département de préparation militaire de l'École navale de la Caspienne, qui a formé des Somaliens.

C'est sur la base des informations sur la composition des bandes de pirates somaliens et analysé ces données, communiquées entre autres par des marins ukrainiens qui croisent dans le golfe d'Aden, sur des navires transportant des cargaisons civiles. Certains ont été faits prisonniers par des pirates ; ils les ont vu à l'œuvre, leur ont parlé. Or, ces pirates ne cachaient pas qu'ils connaissaient bien l'art de la navigation. Parmi ces pirates, on doit trouver d'anciens militaires somaliens qui maîtrisent parfaitement la tactique du combat en haute mer. Or cette tactique, ils l'ont apprise dans l'établissement cité, car les autres écoles de la marine soviétique n'accueillaient pas de Somaliens.

Selon ce qu'en disent les marins ukrainiens libérés, la plupart des pirates auraient entre 35 et 50 ans. Lorsqu'ils étaient en ex- URSS, ils en auraient eu 18 ou 20. Bon nombre des pirates actuels pourraient donc avoir été formés par les Soviétiques.

Leurs services de renseignements sont bien organisés, et cela aussi, c'est les Soviétiques qui le leur avons appris. Ils savent à l'avance quel bâtiment doit croiser près de leurs côtes, et avec quel type de fret. Ils savent ce qui va leur rapporter le plus. C'est ce qui leur permet de "gagner" de 20 millions à 100 millions de dollars par an. Avec cet argent, ils peuvent obtenir les informations dont ils ont besoin et surveiller la navigation.

Et la Suisse dans tout cela ?

Monsieur Luc Recordon, vice président des verts à déposé le 12 juin 2009 un postulat auprès du Conseil Fédéral. Il a m'a reçu, écouté une heure et écrit une synthèse remarquable que neufs autres parlementaires ont signée.

Texte déposé

Le Conseil fédéral est invité à présenter une évaluation des réponses non militaires auxquelles la Suisse peut s'associer en vue de trouver une solution aux problèmes actuels de piraterie maritime, particulièrement ceux qui se présentent au large des côtes somaliennes.

Développement

La piraterie maritime est un problème millénaire; en comparaison, aujourd'hui, il serait même plutôt contenu. Cependant, une certaine recrudescence paraît se manifester depuis quelques années, notamment au débouché de la Mer Rouge sur le Golfe d'Aden et au droit des côtes de la Somalie donnant directement sur l'Océan Indien. Les enjeux économiques majeurs qui y sont liés, en raison du trafic de marchandises très importantes pour les pays occidentaux, singulièrement de produits pétroliers, ainsi que certaines situations humaines touchant des plaisanciers européens, ont attiré l'attention et conduit l'Union européenne à mettre sur pied un système de protection des bateaux portant le nom d'Euronavfor Atalanta, parallèlement aux Tasks Forces 150 et 151 (TF 150 et 151), toutes opérations autorisées par l'ONU, semble-t-il; la participation éventuelle de la Suisse à cette activité de sécurité militaire est actuellement en discussion. Des sociétés militaires privées, telles Xe (tristement connue en Iraq sous son ancien nom: Blackwater), sont en parallèles alléchées par ce marché. Indépendamment de cet aspect, il n'est guère contesté que toute solution à long terme suppose une très nette amélioration de la situation intérieure en Somalie; en effet, ce pays a été dévasté par la guerre, par la sous-alimentation et par des pratiques tout à fait scandaleuses dans le domaine environnemental (surpêche, immersion à proximité des côtes de produits hautement toxiques, tels que des déchets spéciaux hospitaliers, de l'uranium, etc.), sans parler des effets à cet endroit, souvent peu connus, du tsunami de fin 2004. De surcroît, l'autorité étatique y est très faible, voire inexistante. Une action très énergique est nécessaire, de conserve avec la communauté internationale, surtout avec les partenaires - y compris les ONG - des pays les plus touchés par la piraterie ou par la guerre en Somalie. Parmi les mesures à envisager, il en est qui touchent au droit et à l'organisation (renforcement du droit de la mer et de son application stricte, formation obligatoire de convois au trajet strictement défini, zones d'interdiction de naviguer, établissement de forces suffisantes de gardes-côtes nationaux, appui aux embryons d'autorité étatique du Somaliland et du Puntland, etc.) et d'autres qui ont trait à la coopération, essentiellement en matière alimentaire et environnementale (protection des zones de pêche côtières et lutte contre la surpêche, interdiction et sanction sévère des déversements de produits toxiques et récupération adéquate de ceux qui ont été immergés, reconstitution de la mangrove côtière, aide alimentaire, agricole, éducative et sanitaire, etc.). L'expérience de la Suisse dans ce genre de tâches la destine à prendre des initiatives pionnières ou à s'associer à celles qui auraient été déjà lancées de façon pertinente, y compris dans un rôle de facilitateur en vue de l'ouverture de négociations, voire de médiateur.

Qu'est-ce que la Marine Suisse ? 35 navires suisses dans le monde, 600 marins, dont 6 Suisses. Un est commandant mais est né et vit en Argentine...

Enzian Shipping à Zürich – armateur qui demande l'aide de la Suisse, a quatre navires sous pavillon suisse qu'on retrouve chez son partenaire à Montréal – U – Ship qui

revendique les mêmes navires avec aussi des navires sous pavillon des Barbades, Antigua et Bulgare. Mais l'on voit que cette compagnie s'appelle aussi SCL Reederei...

Chez ABC Maritime AG à Nyon, vous avez des navires sous pavillon suisse mais aussi maltais, Belize, panaméen, St-Vincent, etc...

Chez Massoel Gestion Maritime S.A. à Genève, le même mélange entre navires sous pavillon suisse, maltais et Nassau.

Le problème est que la réglementation maritime suisse est tellement floue et molle que cela permet dans les mêmes compagnies de se côtoyer le pavillon suisse avec les pavillons les moins sérieux !

Tous ces pavillons sont des pavillons de complaisance et que le pavillon suisse se retrouve mêlé avec eux n'augure que peu de son sérieux. On les appelait les pavillons « Mickey Mouse » à l'époque où je naviguais.

Le problème de fonds n'est pas que la Suisse envoie ou n'envoie pas des soldats, mais plutôt c'est que la Suisse ne propose rien d'autre à la hauteur de ses compétences pour participer à la résolution du conflit ! Les commandos suisses ne sont pas la solution.

Il faut, tout d'abord, définir ce que sont ces commandos. Ce sont une élite qui est issue elle-même d'une troupe qui n'est déjà pas conventionnelle. Je ne met pas du tout en doute la qualité de l'entraînement des grenadiers suisses dont les commandos sont issus. Comme je ne mets pas en doute les qualités des fusiliers marins dont les commandos de la marine française sont issus.

C'est là que se situe à mes yeux le nœud du problème. Les fusiliers marins ont une tradition, une façon de faire, une expérience et un vécu qui est celui de marins de marine de guerre. On ne s'imprègne pas de ce vécu en quelques jours, tout comme des fusiliers marins ne peuvent, après avoir suivi un entraînement avec les grenadiers être à même de comprendre une guérilla en montagne. Souvenons-nous que le terrain maritime a peut être l'avantage de ne pouvoir cacher l'ennemi dans les infrastructures du terrain ou la végétation, le désavantage est qu'on travaille en terrain complètement découvert. *C'est totalement différent !*

Ceci dit, il faut savoir que l'entraînement aux commandos de marine français se fait aussi dans un contexte terrestre – parce qu'ils leur manquent ce volet – pendant une dizaine de semaines. Il est certain que cet entraînement doit avoir bien des points communs avec ceux des grenadiers.

Selon certaines sources depuis qu'il est opérationnel (2007), le «DRA 10» (Détachement de reconnaissance de l'armée) n'a jamais encore eu l'occasion de participer à une opération notable et leurs éléments sont prêts à aller rejoindre des milices privées après leur engagement ! La Suisse n'est pas en guerre, son armée doit être prête à faire le nécessaire pour que territoire du pays ne soit violé mais défendu. Si nos commandos ont du vague à l'âme parce qu'ils n'ont pas l'occasion d'aller casser du charbon, des citrons (selon l'expression utilisée encore dans les années septante dans l'armée française...), les dirigeants de notre armée ne sont décidément pas à la hauteur parce qu'en plus ils n'ont pas identifiés la motivation profonde du soldat qui devrait être de donner les moyens de défendre sa patrie et non pas de devenir mercenaire à la première occasion.

Les Armateurs de France tire une nouvelle bordée contre les sociétés proposant l'embarquement d'équipes de sécurité armées sur les navires marchands.

Et nous arrivons à un point . Ces sociétés comme Xe (tristement connue en Iraq sous son ancien nom: Blackwater) on pris pied dans la région, une quinzaine, associées ou faisant cavalier seul. Ils louent leur services – chers – aux armateurs qui veulent une protection. Ceci veut dire que les navires d'escorte devront accompagner des navire protégés par des mercenaires. Nous risquons même d'avoir des rencontres imprévues plus ou moins amicales, allant de la bagarre parce qu'ils veulent garder " leur " bateau, à des échanges entre membres des commandos et mercenaires. Cela serait du plus mauvais effet dans le paysage, de voir un grenadier sur une photo boire une bière avec un mercenaire !

De plus en cas d'attaque pirate, ces mercenaires se moquent de respecter les loi de la guerre, parce qu'elles s'appliquent ainsi que les conventions de Genève pour autant qu'une part au conflit est une armée régulière. En cas de prise d'otages il ne vont certainement pas avoir à l'esprit comme principal souci de protéger la vie de l'otage où d'avoir une riposte proportionnée (on a vu dernièrement à Gaza que même une armée régulière fait peut attention à cela) mais ils vont tout d'abord tenter de nettoyer et sécuriser la zone, avec la mort du pirate et peut-être celle de l'otage. Est-on vraiment prêt à faire face à nos opinions publiques dans un tel cas ?

L'opinion suisse est-elle prête à accepter qu'un jour on voit, couvert par la presse internationale, l'arrivée sur le tarmac de Cointrin ou de Kloten, un avion cargo blanc avec une croix rouge, venir tourner, ouvrir sa cale arrière devant les Conseillers Fédéraux, l'Etat Major de l'armée suisse, une fanfare militaire entonnant un hymne funèbre au moment où, portés chacun par six militaires, sortira les cercueils des soldats suisses tués dans leur hélicoptère abattu par un Stinger tiré d'une embarcation pirate, pour les amener au pied des familles éplorées ?

Donc plutôt que balancer 15 de nos barbouzes de montagne dans un contexte qu'ils ne connaissent pas, on ne transforme pas des lynx en marsouins sinon on a des manchots.

Plutôt que Madame Calmy - Rey aille jouer les Lara Croft sus aux pirates à Bruxelles elle ferait bien mieux de proposer autre chose, inspiré par exemple de ce que j'écris si dessous.

Pistes de solutions

Quatre choses doivent, selon moi, rester à l'esprit :

1. La protection des équipages .
2. La protection des navires et de leurs cargaisons.
3. La protection des populations locales.
4. Eviter que les conséquence de l'éradication du problème soient pires que l'action.

Citons le vice amiral d'escadre Laurent Mérier qui a dirigé les opérations navales françaises dans l'Océan Indien et connaît bien le problème. Il développe de nombreuses pistes, des idées et des réflexions fort intéressantes.

« Il convient de s'attaquer aux causes profondes du phénomène. C'est à l'évidence la mise en place d'institutions respectées, la restauration d'un état de droit, la paix civile, la stabilité, le redressement de l'économie, et le retour à une certaine prospérité qui seront les meilleurs atouts contre la piraterie ».

« Avec ces pirates en guenilles qui montent à l'assaut pieds nus, le regard halluciné, hurlants, ivres de khat, c'est peut-être le message désespéré que nous livre la Somalie :

« intéressez-vous à mon sort, venez à mon secours, aidez-moi à construire un Etat normale et respecté par les autres nations » ».

« Les mères de famille le savent bien: quand un enfant fait des bêtises, il faut le punir, mais il faut surtout s'interroger sur raisons de son attitude. Le plus souvent il demande seulement qu'on s'occupe d'avantage de lui ».

« La question de l'utilisation d'armes à feu par les équipages des navires de commerce pour repousser les attaques de pirates eux-mêmes largement armés se pose naturellement. Certains amateurs y ont aujourd'hui recours sans faire de publicité. Cette pratique semble relever du bon sens. Il n'y pas si longtemps d'ailleurs les navires de commerce étaient régulièrement dotés de canons (...) En réalité, l'usage de la violence par les seuls Etats pour s'opposer aux crimes et au délits a constitue un progrès de civilisation et, à bien y réfléchir, l'utilisation d'armes à feu par les équipages pose d'avantage de problèmes qu'elle n'en résout. On songe aux questions de formation et d'entraînement mais aussi aux conditions de légitimité et de légalité d'intervention. On songe à l'escalade de violence qu'elle risque de déchaîner en cas d'attaque. Assurément ce n'est pas la bonne solution. »

Je rajouterai qu'il est nettement plus aisé de tirer d'une embarcation mobile une roquette contre un gros navire qui glisse – sans autre mouvement que d'avancer – et de le toucher que d'atteindre une petite embarcation qui monte et descend le long de la houle, depuis le pont de ce navire où on risque à tout moment de se ramasser une roquette.

Une intervention musclée à terre est aussi illusoire : on a vu comment les Américains avec « restore hope » sont repartis la queue entre les jambes en 1992...

Selon moi il faut travailler sur deux plans

En avant propos je rappelle que la Suisse a été une des premières à reconnaître le Kosovo que la Serbie considère comme une de leur province. De nombreux pays ont choisi cette situation malheureusement boiteuse. Je ne juge pas cela mais, j'aimerais bien qu'on me dise pourquoi on ne pourrait reconnaître le Somaliland qui est vraiment sur la voie d'être un pays. le Puntland, quant à lui, selon les informations que j'ai du terrain ce 26 juin il ne demande pas l'indépendance de la Somalie mais l'autonomie, comme les autres provinces, mais ceci n'empêche pas de soutenir une région autonome qui est relativement bien structurée.

Tout d'abord il y a ce que j'appellerais le traitement terrestre de la piraterie.

Il faut, dès maintenant, penser à « l'après » piraterie. Il faut éviter de tomber dans le piège « répression et plus rien ». On ne va quand même pas créer en Somalie un nouveau « Guantanamo » avec les prisonniers! Tout ce qu'on obtiendra c'est un déplacement du problème et une radicalisation. Nous pourrions alors nous voir confrontés non seulement à des gangs de pirates, mais aussi à une population hostile qui ne fera que légitimer la présence et l'activité pirate. On aura alors quelque chose qui ressemblera à un nouvelle partie au conflit qui entraînerait dans une guerre asymétrique comme nous l'avons déjà connu dans la région.

Ceci dit, il faut donc décider du résultat qu'on veut obtenir. Je ne suis pas sûr qu'il faille envisager l'éradication physique des pirates.

Si il est vrai qu'il n'est pas dépourvu de raison que de montrer sa force potentielle d'intervention, je ne suis pas sûr que l'intervention doive se faire mais plutôt laisser planer

la menace de celle-ci, quitte à faire une intervention « coup de poing » comme dans le cas du Ponant, par les Français, tout en étant assuré que les représailles sur les otages ne soient définitives.

C'est là que la Suisse a son rôle à jouer qui n'est pas un strapontin : celui d'une prise de contact avec ces groupes de pirates. Elle a l'habitude de ces négociations et de la position de mettre à disposition ses « bons offices ».

Par exemple on peut travailler sur les points suivants, non exhaustifs :

S'il y a rançon, il a négociateur, c'est logique. Alors, utilisons ces mêmes canaux...

Négocier avec les pirates une trêve des braves. Leur montrer qu'à terme c'est une activité où ils seront perdants. Ils suspendent leurs attaques mais, en contre partie, la communauté internationale s'engage à reconnaître une zone de pêche impartie aux pêcheurs somaliens, zone qui serait surveillée par des forces internationales pour que les flottilles de pêche asiatiques (coréennes, chinoises, japonaises) ne viennent pas pêcher là. Cela se fait sur les côtes françaises, anglaises et espagnoles, entre autres, pourquoi cela ne se ferait-il pas là ?

Mais cette trêve n'est pas à négocier les chefs pirates qui ont maintenant un peu trop pris goût à la facilité de gagner beaucoup d'argent en faisant prendre des risques aux autres. C'est avec les pirates qui se trouvent en première ligne. Un plante ne peut vivre sans racines. Pourquoi ne pas séparer de même manière les chefs pirates de leurs équipages. Il est en effet plus facile de convaincre les équipages eux-mêmes qui ne gagnent pas des fortunes individuellement que les chefs qui ont beaucoup à perdre. Si l'on convainc des équipages on coupe la source de revenus aux chefs.

Pour une fois qu'une industrie réussit à faire des bénéfices substantiels dans la région, il serait dommage de leur couper l'herbe qu'ils n'ont pas sous leur pieds en ne proposant rien d'autres...

En ce sens on peut imaginer une négociation entre armateurs, assureurs, pirates et forces internationales pour que les pirates gardent au moins une part substantielle de ce qu'ils ont « gagné ». En contre partie ils rendent les navires avec les cargaisons. Pour les armateurs et les assurances, même s'il y avait une perte sèche dans l'immédiat, cela pourrait être lucratif à terme de savoir qu'ils peuvent de nouveau naviguer en sécurité.

Surtout une autre négociation devrait alors avoir lieu. Que les pirates redeviennent pêcheurs. On peut même envisager qu'avec des conseillers comme ceux d'instituts comme l'Ifremer, ils puissent remettre en route une industrie de la pêche rentable. La condition serait qu'ils investissent ce qu'ils ont « gagné ». On aurait un exemple – peut-être limite pour certains puristes – d'un développement qui se ferait avec l'argent des bénéficiaires. D'un point de vue politique intérieure, cela permettrait à une société qui a bénéficié des retombées des gains des pirates, de ne pas se retrouver dans la même situation de misère qu'avant, ce qui serait une manière d'éviter de nouveaux troubles, la récupération par des clans et retomber dans la guerre civile.

Pour la population locale ce serait leur montrer que la communauté internationale peut avoir du bon, et la communauté internationale pourrait montrer qu'elle peut régler un conflit autrement qu'avec les dérives qu'on voit en Irak ou en Afghanistan.

Le volet « protection des côtes »

Le coût annuel de l'opération européenne de lutte contre la piraterie Atalanta serait

supérieur à 230 millions d'euros, soit 354 millions de Francs. Si l'on compte le total des navires sur zone avec les Task Forces 150 et 151 américaines et regroupant certaines autres nations nous devons approcher les $\frac{3}{4}$ de milliard de francs !

Pourquoi ne pas en parallèle travailler sur le renforcement des gardes côtes locaux. En effet comme je l'ai dit précédemment, ils se sont appelés eux-mêmes les « gardes côtes » quand ils sont seuls à lutter contre la pêche étrangère. De plus il existe les deux embarcations que j'ai citées, un embryon de force de gardes côtes. Il serait bon de développer cet embryon de garde côtière locale. Ce serait beaucoup moins cher comparativement que d'envoyer des commandos helvétiques, sans parler du coût annuel de $\frac{3}{4}$ de milliard de francs de la flotte internationale. Nous avons participé dans les Balkans et d'autres pays à la remise sur pied des polices locales : pourquoi pas là ?

Que sont devenus les 200 pirates qui ont renoncé à la piraterie au Puntland ? Lâchés dans la nature ? Rejoignent-ils des gangs ou l'une ou l'autre des parties au conflit ? Ne serait-il pas bon de chercher parmi eux ceux qui accepteraient de se "recycler" comme garde-côtes ?

Il est clair qu'un programme de relance doit être bien encadré. Là la participation de marins de marines étrangères auraient sa place. Toute une infrastructure peut être mise en place sur un socle existant. C'est aussi un début de programme de développement au travers de la remise en état des bâtiments. Ceci ne doit pas faire d'une manière scolastique plus ou moins post coloniale, mais sous forme d'un partenariat : si les Occidentaux peuvent former sur le nouveau matériel, ils ne sont rien sans les savoir faire, l'approche culturelle des Somalis. Si cela intéresse quelqu'un je travaille sur le brouillon d'un tel projet.

Cette présence est aussi pour éviter qu'ils "confondent les rôles" quand l'encadrement a le dos tourné... Je l'ai vu avec la marine chinoise : celle-ci n'hésitait pas à s'aventurer en eaux internationales, arraisonner les cargos "intéressants", les amener en eaux territoriales et ensuite les accuser à se livrer à la contrebande. Aussi une forme de piraterie d'état...

Ces garde-côtes pourraient travailler un temps seulement en eaux territoriales - 12 miles - les navires internationaux continuant à surveiller la ZEE (zone économique exclusive à 200 miles de la côte). Le but des deux forces seraient alors triples : empêcher les actes de piraterie, protéger les pêcheurs somaliens et interdire la pêche internationale. Petit à petit on pourrait arriver à améliorer suffisamment la situation, surtout et principalement, on travaille aussi sur le versant terrestre, Il faudrait demander que là Somalie (à tout le moins pour le Puntland) et le Somaliland ratifient la convention de Montego Bay et le traité de Rome. Cela permet officiellement aux navires étrangers des pays signataires d'intervenir en haute mer, en ZEE et en eaux territoriales.

What else ? comme dirait mon concurrent malheureux auprès de la gente féminine...

On peut aussi aider les éleveurs en lançant des projets comme celui initié en Erythrée par un scientifique américain, Gordon Sato, qui a décidé d'aider cette population et a ainsi réalisé l'impensable : faire pousser des mangroves le long de la Mer Rouge pour fournir tout au long de l'année de la nourriture à leur bétail. Mais la mangrove c'est aussi le lieu d'hébergement de toute une faune aquatique qui est comestible pour l'homme. On peut alors créer une « pêche à pied » ou presque. L'Erythrée a de nombreux points communs avec la Somalie : c'est un pays aride, ravagé par trente années guerres et où la population locale meurt de faim.

Le projet de Gordon Sato (le projet Manzanar) lui a valu de recevoir le prix Rolex de l'environnement en 2002.

De plus, la mangrove, comme je l'ai vu quand j'étais chef de sous délégation pour la Croix Rouge Suisse à Batticaloa dans l'est du Sri Lanka après le tsunami est un très bon rempart en cas de tsunami.

En parallèle il faut maintenir la protection des navires jusqu'à ce que le processus qui précède puisse voir le jour

Il existe d'ors et déjà une protection à distance qui a une certaine efficacité. Elle est le fait du bureau maritime international qui met à disposition un programme. Celui-ci consiste d'une part en une ligne d'alerte pouvant être utilisée à tout moment par un navire qui soupçonne une attaque possible. On lui donne des conseils pratiques pouvant ralentir ou échapper à l'attaque comme dégager vers le large, naviguer à pleine vitesse parallèle à la lame pour rendre plus difficile l'approche du navire, préparer des canons à incendie, etc... Ce bureau prévient alors la force maritime la plus proche pour intervenir sur zone.

En conclusion, c'est l'occasion ou jamais pour la Suisse de se placer en rendant un très grand service. Celui de travailler en collaboration avec l'OMI et une ONG spécialisée dans les négociations difficiles. afin de mettre en place des négociations avec les pirates et, si possible de les amener à plus de raison. La Suisse peut prendre à sa charge financièrement le coût de cette médiation / négociation. Elle participera donc financièrement sans envoyer de commandos et on peut imaginer raisonnablement que cela diminuera la nécessité d'une forte présence navale dans le temps, donc d'économiser du temps à tout le monde !

La force pour impressionner, oui, mais une guerre, même localisée, commence toujours pas un malentendu et finit toujours par des négociations.

En ce début de XXI^{ème} je suis persuadé que l'Occident au sens large du terme va à sa perte comme l'Empire Romain et ceci par déni d'humanité chaque fois que l'on sait mais qu'on laisse faire !

Annexes qui ne sont pas lues lors de la présentation

Sources non exhaustives mais permettant d'ouvrir sur d'autres liens et sources

<http://contreinfo.info> , <http://www.rfi.fr/actufr/pages/001/accueil.asp> ,
<http://www.meretmarine.com> , <http://www.courrierinternational.com>

Pour en savoir plus, quelques lectures en français (les articles de presse et de revues spécialisées ne sont pas cités)

- Chasseurs de pirates : Albert de Pourville, 1928, éditions Les livres de la brousse.
- Droit International des espaces : Jean – Paul Pancraccio – Editions Armand Colin, Paris.
- Histoire de la piraterie : Robert de la Croix – Editions l'Ancre de Marine, Saint- Malo.
- L'Empire et les Nouveaux Barbares : Jean – Paul Rufin – Editions Lattes, Paris
- Moi, Osmane Pirate somalien : Vice-Amiral Laurent Mérer, Editions Koutoubia
- Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est – Editions l'Harmattan : Eric Fréon - chargé d'études au Centre d'enseignement de la marine.
- Pirates aujourd'hui : Pascal Dupont – Editions Ramsay, Paris
- Pirates et flibustiers : Hubert Deschamps – Editions Presses Universitaires de France.
- Vues sur la piraterie : Gérard A. Jaeger – Editions Tallandier, Paris
- Le nouveau Moyen – Age : Alain Minc – Editions Gallimard, Paris

1. Définition des zones en rapport aux profondeurs



