

Document

Pirates, corsaires et flibustiers du XXIe siècle

(par Thierry Meyssan - <http://www.voltairenet.org/fr>)

25.06.2010

La piraterie au large de la Somalie fait courir un risque majeur aux navires reliant la Méditerranée à l'océan Indien. Officiellement le phénomène échappe à tout contrôle et les grandes puissances ont été contraintes de dépêcher leur marine de guerre dans la zone pour escorter leurs bateaux marchands. Pourtant, dans certains ports somaliens, on peut voir des navires capturés, amarrés sagement en ligne dans l'attente de leur rançon, sans que les pirates craignent les bâtiments de guerre croisant au large. A l'issue d'une longue enquête, Thierry Meyssan dévoile les commanditaires de ce nouveau business.

La piraterie maritime se concentre aujourd'hui dans trois régions du monde : le détroit de Malacca, le golfe de Guinée et la corne de l'Afrique. Cependant, il s'agit de situations très différentes.

30 % du trafic maritime mondial passe par le détroit de Malacca où les populations pauvres d'Indonésie et de Malaisie sont confrontées à l'arrogante opulence de la ville-Etat de Singapour. Les pirates sont des voyous organisés en bandes, se déplaçant vite et ne possédant que des armes blanches. Ils se contentent le plus souvent de monter à bord pour dévaliser les équipages. Depuis 2006, les trois Etats riverains, à l'amiable demande du Japon tout autant que par crainte de voir débarquer l'armada états-unienne, se sont coordonnés pour une surveillance aérienne et maritime qui a porté ses fruits (opération *Yeux dans le ciel*). Désormais, la situation semble stabilisée.

Le Golfe de Guinée n'est pas une zone de transit commercial, mais d'exploitation de pétrole et de gaz. Les plates-formes en mer et les bateaux ravitailleurs sont devenus des cibles de gangs et des insurgés du Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger. Il s'agit de groupes extrêmement violents, appuyant leurs exigences de prises d'otages souvent meurtrières. Ils sont parfois soutenus par les Ijaw, dont les terres ont été saccagées par des compagnies pétrolières et dont la révolte en 1999 a été écrasée dans la sang par les troupes de Chevron-Texaco. Plus souvent ces gangs sont craints par la population qu'ils terrorisent également. Ils conduisent des attaques indifférenciées en mer et sur terre, contre les étrangers et les natifs. Le Nigeria ne parvient pas à endiguer cette criminalité qui déborde sur le Cameroun et la Guinée Equatoriale. Devant le danger croissant, certaines multinationales comme Shell ont décidé de quitter la zone. La production nigériane d'hydrocarbures a baissé d'un quart, avec les conséquences que l'on imagine sur les finances de l'Etat.

Seule la situation dans la corne de l'Afrique est devenue une question stratégique mondiale. D'abord parce que le détroit de Bab el-Mandeb (« La porte des lamentations »), entre le Yémen et Djibouti, est une étape obligée entre la Méditerranée, le canal de Suez, la mer Rouge au Nord, et l'océan Indien au Sud. 3,5 millions de barils de pétrole y transitent chaque jour. Ensuite parce que la zone de piratage s'est progressivement étendue au golfe d'Aden et à la côte somalienne, de sorte qu'il ne s'agit plus simplement d'un goulot d'étranglement dans lequel les Etats riverains devraient rétablir une police maritime, mais d'une zone très vaste, principalement en haute mer, dans les eaux internationales. Ce qui était au départ —et reste dans de nombreux cas— une activité opportuniste de pêcheurs affamés, a donné naissance à un business très lucratif. Des navires ont été capturés avec leurs équipages, tandis que des intermédiaires ont réclamé de lourdes rançons aux armateurs. Ce grand banditisme s'est développé en fonction des rebondissements politico-militaires en Somalie et a servi de justification au déploiement d'une armada occidentale à prétention néo-coloniale.

Le chaos somalien

Le lecteur se souvient de la très longue guerre civile qui a ravagé la corne de l'Afrique depuis 1974. En définitive, si l'Ethiopie et l'Erythrée se sont stabilisés, la Somalie est toujours en proie au désordre. Le pays est divisé entre clans. L'ancienne colonie britannique du Somaliland et le Pount forment deux quasi-Etats, aux frontières fluctuantes, qui se font occasionnellement la guerre, bien qu'ils soient tous deux appuyés par

l’Ethiopie [1]. Leur formation a été encouragée par les Nations Unies qui pensaient ainsi reconstruire la Somalie en procédant par morceaux. L’AMISOM, la force de paix déployée par l’Union africaine grâce à des contingents ougandais et burundais, défend le gouvernement provisoire, seule autorité reconnue par la communauté internationale. Mais le président Sharif Ahmed est tout juste parvenu à se faire obéir dans quelques quartiers de Mogadiscio. On se bat toujours dans la capitale. Les miliciens d’Ahlu Sunna wal Jama’a protègent les confréries soufies [2], tandis que ceux d’Al-Shabaab (bras armé des « Tribunaux islamiques ») veulent imposer une interprétation rigoriste de la *charia* [3]. Des centaines, —peut-être des milliers— de groupuscules armés se créent, s’allient et se défont au gré des événements. L’ONU a édicté un embargo sur les armes, que personne ne respecte, et tente de venir en aide aux populations, malgré les fréquents détournements de l’aide alimentaire mondiale.

Dans ce contexte infernal, la piraterie est réapparue en 2000. A l’époque, les tensions régionales contraignaient les Ethiopiens à concentrer leur commerce maritime à Djibouti. Leurs navires furent les premières proies. Les attaques n’avaient lieu qu’au détroit de Bab el-Mandeb. Mais les attaquants —qui se considéraient comme des belligérants et non comme des pirates— en furent éloignés par les forces états-uniennes, israéliennes et françaises stationnées à Djibouti.

Pour faire face à la détérioration de la situation au Pount, d’autres pirates attaquèrent les bateaux croisant au large de leurs côtes pour se ravitailler. Le phénomène fut considérablement réduit en 2005-06. D’une part parce que le tsunami du 26 décembre 2004 ravagea les côtes et détruisit les ports dans l’indifférence de la communauté internationale qui n’avait d’yeux que pour les plages touristiques de Thaïlande. Et d’autre part, parce que les Tribunaux islamique, brièvement au pouvoir à Mogadiscio, déclarèrent la piraterie illégale au regard de la *charia*.

Ce n’est qu’à partir de 2007 que les choses prirent une tournure particulièrement grave. En soutenant une coalition hétéroclite de chefs de guerre contre les Tribunaux islamiques, la CIA et l’Ethiopie réactivèrent les conflits claniques qui commençaient à s’apaiser. A la faveur du désordre dans lequel le pays s’enfonçait à nouveau, deux milieux, bientôt structurés en organisations criminelles, se spécialisèrent dans la piraterie. La première sévit dans le golfe d’Aden et la seconde, dans les eaux internationales, très au large de Mogadiscio [4].

Il est clair que ces deux groupes n’ont rien à voir avec les pirates précédents. Alors qu’au début des années 2000 et dans certains cas encore, les abordages étaient soit l’extension en mer d’un conflit à terre, soit des razzias effectuées par des pêcheurs affamés, il s’agit cette fois de crime organisé avec des ramifications internationales.

Sur-déploiement militaire

Au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, les Etats-Unis mobilisèrent leurs alliés, indépendamment de l’OTAN, pour s’emparer de l’Afghanistan. L’opération *Justice infinie*, renommée *Liberté durable*, comprenait —outre l’occupation de l’Afghanistan— un volet aux Philippines, un second au large de la Corne de l’Afrique et un troisième au Sahara.

Pour ce qui est de la région qui nous intéresse, la Force jointe d’intervention (*Combined Task Force*) 150 a rassemblé alternativement une quinzaine de contingents étrangers appuyant la Ve flotte US. Sous prétexte de lutte contre le terrorisme, l’objectif était de sécuriser la route du pétrole : golfe persique/détroit d’Ormuz/golfe d’Aden/ détroit de Bal el-Mandeb/mer Rouge/Canal de Suez.

Evoluant dans les mêmes eaux, la Force 150 se confronta occasionnellement à des pirates, mais il n’allait pas de sa mission de les combattre.

En 2007, la France fournit une escorte aux navires du Programme alimentaire mondial et à ceux de l’AMISOM. Comme de bien entendu, Paris communiqua sur la protection des cargaisons humanitaires et passa sous silence celle des chargements militaires de l’Union africaine.

En 2008, cette mission a été prolongée par l’Union européenne dans ce qui constitue sa première action navale : l’opération *Atalanta*. Cette fois, les instructions ont été étendues à la défense des intérêts européens —au sens large— face aux pirates [5].

Très inquiet de voir les Européens s'organiser militairement, le Pentagone reprit les choses en main en proposant une action de l'OTAN, laquelle a vocation à absorber la défense européenne. C'est l'opération *Allied Provider*, renommée *Allied Protector*. Dans des documents internes, les analystes de l'Alliance notent que la lutte contre la piraterie n'est absolument pas une nécessité militaire, mais que c'est une excellente occasion pour donner une image positive de l'OTAN à l'opinion publique [6].

Cette affluence de forces états-uniennes, européennes et atlantiques a poussé la Russie (septembre 2008), l'Inde (octobre 2008), la Chine (octobre 2009) et le Japon (janvier 2009) à dépêcher leurs propres bâtiments de guerre dans la région. Cette concentration comporte de graves risques. Aussi un Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes de Somalie (CGPCS) a été mis en place à New York sous les auspices des Nations Unies. Il vise à clarifier les règles juridiques de la lutte contre la piraterie. En outre, des réunions dites de « Prise de conscience partagée et de prévention des conflits » (SHADE) ont été organisées à Bahrein, à l'initiative du Pentagone, entre les officiers de liaison des diverses marines concernées afin d'éviter que la méconnaissance des intentions mutuelles ne suscite d'accrochages.

Au passage, le lecteur notera que la présence de la marine militaire chinoise si loin de ses ports d'attache est une nouveauté. Elle a été encouragée par Washington qui croyait, au début de la crise financière mondiale, pouvoir créer un G2 et se partager le monde avec Pékin. Mais elle pourrait à terme jouer un rôle dans la rivalité sino-américaine en Afrique [7].

Quoi qu'il en soit, et malgré une tentative chinoise lors du piratage du *De Xin Hai* (octobre 2009), Pékin et Moscou ne souhaitent pas intégrer leurs flottes dans une éventuelle force multinationale de lutte contre la piraterie. C'est que, historiquement, le Royaume-Uni et les Etats-Unis poursuivent un projet d'Empire maritime universel, dont ils ont posé les jalons en signant la *Charte de l'Atlantique* (1941). Plus, récemment le Pentagone avec son Initiative de sécurité contre la prolifération (PSI, 2003), puis avec son Partenariat maritime global (GMP, 2006), a proposé d'associer tous les Etats qui le souhaitent à un vaste plan de sécurisation des routes maritimes, dont il serait bien entendu le maître d'œuvre.

Vu le dispositif actuel, les navires des petits pays ont peu de chances d'être protégés par les grandes marines. Les armateurs les plus sages ont installé à leur bord le système de détection optique *Sea on Line*, beaucoup plus efficace que les radars. Des caméras à infra-rouge surveillent les abords du navire 4 ou 5 kilomètres à la ronde et alertent l'équipage en cas d'approche, même de petites embarcations basses [8].

D'autres font appel à des gardes privés qu'ils placent sur leurs bateaux pour les défendre. Cette pratique inquiète les grands syndicats d'armateurs car elle suscite une escalade de la violence avec les pirates.

D'autres encore engagent des armées privées. Ainsi la société Blackwater, désormais dénommée Xe, a acquis en 2007 l'ancien navire des gardes-côtes états-uniens *MV McArthur*. Il est équipé de deux hélicoptères Boeing *MH6 Little Bird*, de trois embarcations annexes ultra-rapides, et embarquent 35 mercenaires. Il escorte à la demande les navires civils « sensibles ».

De son côté, la société française Secopex a acquis 11 navires d'escorte de 24, 36 et 50 mètres de long. Chacun embarque un commando de neuf personnes : deux tireurs d'élite et sept hommes équipés de mitrailleuses automatiques [9].

Crimes sans châtiments

Au demeurant, bien que le gouvernement fantoche somalien ait « appelé à l'aide la communauté internationale » et bien que le Conseil de sécurité des Nations unies ait adopté quatre résolutions (1816, 1831, 1846 et 1851) pour légitimer l'option militaire contre les pirates et autoriser les marines étrangères à les poursuivre dans les eaux territoriales et jusque sur le territoire somalien, les règles juridiques restent floues.

Que faire des pirates une fois qu'on les a arrêtés ? Si l'on se reporte à la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (dite Convention de Montego Bay), entrée en vigueur en 1994, arraisonner des pirates est une action de police, même si elle est entreprise avec des moyens militaires. L'arrestation doit avoir lieu en présence d'officiers de police judiciaire et les prévenus doivent être déférés devant la juridiction compétente pour y être jugés équitablement.

Seulement voilà : personne ne sait quelle est la juridiction compétente. La plupart des législations nationales s'interdisent de juger des étrangers alors qu'ils n'ont pas commis d'infraction sur le territoire national. Dans la pratique, il faut donc souvent les relâcher, ou les transférer vers un Etat avec lequel un accord *ad hoc* est conclu. Ainsi, les Occidentaux orientent souvent les pirates faits prisonniers vers le Kenya, qui condamne les exécutants et s'abstient de chercher les commanditaires.

C'est pourquoi le Kremlin a proposé de créer une juridiction internationale pour les crimes commis en haute mer. Cette fois, ce sont les Anglo-Saxons qui n'y tiennent pas, toujours en raison de leur projet impérial maritime.

Les corsaires du président états-unien

En 1826, Simon Bolivar tenta de pacifier les relations entre nations latino-américaines en prohibant la « guerre de course », c'est-à-dire la capacité des Etats à recourir à des armateurs privés pour défendre leurs intérêts sur mer, voire pour conduire des guerres. Le *Libertador* ne fut pas entendu.

Il fallut attendre que les Occidentaux et les Ottomans vainquent les troupes du Tsar Nicolas Ier en Crimée, pour que la *Déclaration de Paris* (1856) fixe le droit de la mer. Les « lettres de marque » furent abolies, c'est-à-dire que les Etats renoncèrent à patenter des groupes armés privés ; un système dont les protectorats ottomans d'Afrique du Nord avaient fait un grand usage et face auquel les présidents Thomas Jefferson et James Madison avaient conduit victorieusement les deux guerres contre les Barbaresques (1801-05, 1815).

Cependant, les Etats-Unis, l'Espagne et le Mexique refusèrent de signer cette déclaration, car la doctrine capitaliste libérale pose que la guerre, aussi, peut être privatisée. D'autant qu'à cette époque les jeunes Etats-Unis ne s'imaginaient pas encore capables d'entretenir une flotte militaire apte à rivaliser avec les grandes puissances.

Réactivant cette vieille pratique, le représentant Ron Paul a tenté de faire adopter par trois fois par le Congrès la *September-11 Marque and Reprisal Act of 2001*. Ce n'était pas nécessaire, considérant que le Congrès avait déjà voté la Guerre contre le terrorisme et s'appuyant sur l'article 1, section 8 de la Constitution des Etats-Unis, le département d'Etat a délivré des lettres de marque à des sociétés militaires privées pour chasser les « terroristes » dans l'océan Indien. Et, on le sait, vu de Washington, tout pirate est un terroriste en puissance [10].

Selon une publication du ministère français de la Défense, la première de ces lettres de marques a été octroyée en 2007 à la société Pistris Inc. « Elle a été habilitée à armer deux bâtiments de 65 mètres de long qui [sont] reliés aux satellites militaires d'observation. Ils [sont] dotés chacun d'un hélicoptère armé, d'embarcations annexes ultra-rapides capables d'atteindre la vitesse de 50 nœuds et embarquant un équipage de 50 hommes dont des commandos. La société Pistris possède son propre camp d'entraînement militaire, notamment aux opérations commando, dans le Massachusetts » [11]. Des barges ont été installées sur un lac artificiel où des combats sont simulés, tandis qu'une énorme machine agite les flots pour recréer les conditions de la houle marine.

Les pirates de la côte

Avant de décrire les organisations pirates, il convient de lever une confusion. Lorsque l'Etat somalien s'est effondré, des pêcheurs français, espagnol et japonais en ont profité pour piller les bancs de thon et de crevettes dans les eaux territoriales somaliennes. Parfois, ils ont acheté de prétendues « autorisations » aux chefs de guerre, puis au soi-disant gouvernement provisoire.

Conscients que le déploiement inconsidéré des madragues épuise la mer, des pêcheurs somaliens ont abordé les navires intrus et les ont dévalisés à titre de dédommagement. Dans le contexte du chaos politique du pays, et en l'absence de gardes-côtes nationaux, ces faits relèvent d'une forme d'auto-défense. Ils ne sont pas considérés en droit comme de la piraterie, vu qu'ils se sont déroulés dans les eaux territoriales somaliennes.

Ce qui nous intéresse ici, c'est l'activité criminelle conduite en haute mer. Celle-ci suppose des bateaux adaptés pour s'aventurer loin des côtes. Au départ, les pirates abordaient donc un gros bateau croisant à

proximité, puis l'utilisaient pour gagner la haute mer et attaquer alors une énorme proie. Aujourd'hui, ils ont leur flottille.

Le choix des cibles dépend avant tout de la hauteur du navire sur l'eau, de sa vitesse et de sa taille. Plus le bateau est bas, lent et grand, plus il est vulnérable. Les porte-containers sont indéfendables, d'autant que depuis le château, l'équipage ne peut voir tous les accès. Les thoniers également parce qu'ils ont une rampe d'accès arrière et qu'ils ne peuvent se dégager lorsque leurs madragues sont déployées.

« Une fois un bateau capturé, le commanditaire indique au chef des pirates où aller mouiller ; le traducteur monte alors à bord pour conduire la négociation. La durée moyenne de rétention est d'une soixantaine de jours. L'ambiance à bord est plus ou moins tendue mais il n'y a jamais eu de morts, sauf peut-être une fois. Les pirates savent très bien que s'ils commencent à éliminer des otages, la situation va changer de dimension et qu'ils risquent d'avoir contre eux la population et les autorités religieuses. Ainsi, on sait que les pirates appliquent une sorte de code d'honneur : les rôles sont clairement répartis et le chef des pirates note toutes les dépenses engagées. La pratique du crédit est courante et les dettes sont respectées. Lors du versement de la rançon, chacun récupère son dû. Il existe même un système d'amendes pour faire respecter l'organisation de la vie sociale à bord des bateaux. Les pirates établissent des camps temporaires à proximité des zones de mouillage des bateaux piratés. Ils ne sont pas forcément installés dans les villages, ce qui peut laisser penser qu'ils ne sont pas toujours acceptés par la population, tout particulièrement si le contexte clanique n'est pas favorable. Après l'attaque, une des difficultés est d'entretenir et de nourrir les otages. D'où la création d'une mini-économie alimentée par le montant croissant des rançons. La piraterie est créatrice d'emplois : les populations des côtes font venir leurs parents et leurs amis du centre du pays pour les aider dans les activités d'attaque puis de gardiennage (des bateaux et des otages).

La rançon est généralement versée en liquide, comptée à bord puis répartie entre les différents ayants droit et tous les participants à l'opération. Le partage de la rançon se pratique un peu comme pour la pêche : 50 % pour la « main d'œuvre », c'est-à-dire les hommes qui ont mené l'action (ce qui peut représenter jusqu'à 80 personnes), 30 % pour le commanditaire, 15 % pour l'interprète, les commerçants et plus globalement les intermédiaires et 5 % réservés pour les familles des pirates morts. » [12]

Le Pount, nouvelle île de la Tortue

Au XVII^e siècle, les Caraïbes furent le théâtre d'un conflit entre les empires chrétiens qui favorisa les pirates. Ils s'organisèrent au sein d'une société secrète, à la fois violente et égalitaire, les « Frères de la côte », et s'emparèrent de territoires, leurs « 13 paradis ». Leur capitale était l'île de la Tortue, où ils prospéraient sous la discrète protection du roi de France. La même structure existe aujourd'hui en Somalie. Le groupe d'experts de l'ONU évoque neuf organisations criminelles concurrentes, dont trois principales [13].

La plus célèbre est dirigée par Abshir Abdillahi, dit « Boyah », un parent du président du Pount, Abdirahman Mohamed, dit « Faroole ». Agé de 44 ans, il est originaire du port d'Eyl, dont il a fait sa base principale. Il revendique une milice de plus de 500 hommes et 25 à 60 captures de navires en haute mer. Parmi ses prises, il compte le chimiquier japonais *Golden Nori* (28 octobre 2007, rançon : 1,5 million de dollars) et le yacht de luxe français *Le Ponant* (4 avril 2008, rançon 2 millions de dollars). Les rançons obtenues représentent des sommes astronomiques au regard du revenu annuel moyen des Somaliens — parmi les plus pauvres du monde — : 282 dollars par an.

L'Etat autonome du Pount, c'est la version moderne de l'île de la Tortue. Le gouvernement de Bossaso (c'est le nom de la capitale du Pount) se targue d'entretenir des relations avec l'Allemagne, Djibouti, les Emirats, l'Espagne, les Etats-Unis, l'Ethiopie, le Kenya et la Banque mondiale [14]. Il affiche un budget annuel de 30 millions de dollars, bien peu par rapport aux revenus des organisations pirates. Rien d'étonnant à ce que « Boyah » ait bénéficié de la protection du gouvernement du Pount, notamment du président « Faroole », du ministre de l'Intérieur, le général Abdullahi Ahmed Jama dit « Ilkajiir », et du ministre de la Sécurité intérieure, le général Abdullah Sa'iid Samatar. Selon ses déclarations à *Garowe Online* (août 2008), c'est à eux qu'il reversait les 30 % des rançons réservés aux commanditaires..

« Boyah » a annoncé, en mai 2009, se retirer des affaires avec 180 de ses hommes. Il semble qu'un de ses parents, Mohamed Abdi Garaad, ait pris sa succession. Sa milice comprend aujourd'hui 800 hommes divisés en 13 groupes. Il est notamment le responsable de la capture du vraquier japonais *Stella Maris* (20 juillet

2008, rançon 2 millions de dollars), et des navires marchands malais *Bunga Melati Dua* (18 août 2008, rançon 2 millions de dollars), allemand *BBC Trinidad*, rançon 1 million de dollars (21 août 2008) et iranien *Iran Deyanat* (21 août 2008). Il a aussi commis une maladresse en attaquant le porte container états-unien *Maersk Alabama* (8 avril 2009), suscitant l'intervention musclée de la Ve flotte US.

Un autre gang est installé dans la province disputée de Sanaag. Il est commandé par Fu'aad Warsame Seed, dit « Hanaano ». C'est une petite milice d'une soixantaine d'hommes, disposant d'un important équipement militaire. Elle a notamment capturé le yacht allemand *Rockall* (23 juin 2008, rançon 1 million de dollars), le chimiquier turc *Karagol* (12 novembre 2008), deux navires de pêche égyptiens *Mumtaz 1* et *Samara Ahmed* (10 avril 2009) et le remorqueur italien *Buccaneer* (11 avril 2009). « Hanaano » est protégé par le ministre de l'Intérieur « Ikaljiir », dont il finance les activités politiques. Par malchance, il a été arrêté par les Yéménites alors qu'il tentait une nouvelle opération dans leurs eaux territoriales, le 15 octobre 2009. Le gouvernement du Pount négocie sa libération.

Le paradis de Xaradheere et d'Hobyo

Au centre de la Somalie, une autre organisation a été créée par Mohamed Hassan Abdi, dit « Afweyne » et serait aujourd'hui dirigée par son fils Abdikaadir. Elle est basée dans les ports de Xaradheere et d'Hobyo et, pour se donner une légitimité, elle s'auto-proclame « Gardes-côtes de la région centre ».

Son bilan connu est impressionnant : le *Semlow* (26 juin 2005), Le méthanier chinois Feisty Gas (10 avril 2005, rançon 315 000 dollars), le *Rosen* (25 février 2007), le cargo danois *Danica White* (2 juin 2007, rançon 1,5 millions de dollars), le thonier espagnol *Playa de Baskio* (20 avril 2008, rançon 770 000 euros), le chimiquier malais *Bunga Melati* (18 août 2008, rançon 2 millions de dollars), le vraquier grec *Centaury* (17 septembre 2008), le cargo grec *Captain Stefanos* (21 septembre 2008), le cargo ukrainien *Faina* (25 septembre 2008, rançon 3 millions de dollars), le chimiquier philippin *Stolt Strength* (10 novembre 2008), le thonier chinois *Tian Yo no 8* (15 novembre 2008), le super tanker saoudien *Sirius Star* (15 novembre 2008, rançon 15 millions de dollars !), le paquebot *Indian Ocean Explorer* (2 avril 2009), le porte-conteneurs allemand *Hansa Stavanger* (4 avril 2009, rançon 2 millions de dollars), le dragueur belge *Pompei* (18 avril 2009, rançon 2,8 millions d'euros), le vraquier grec *Ariana* (2 mai 2009, rançon 3 millions de dollars), le navire de pêche espagnol *Alakrana* (2 octobre 2009, rançon 2,3 millions d'euros), le porte-conteneurs singapourien *Kota Wajar* (15 octobre 2009, rançon 4 millions de dollars), le vraquier chinois *Xin Hai* (19 octobre 2009, rançon 4 millions de dollars), et dernièrement... le tanker russe *Moscow University* (5 avril 2010, pas de rançon).

Pirates ou flibustiers ?

Si nous revenons au précédent historique des Frères de la côte dans les Caraïbes du XVIIe siècle, les pirates avaient pu s'installer dans leurs « 13 paradis » parce qu'ils rendaient de discrets services aux Etats. Ils étaient en fait des flibustiers, c'est-à-dire qu'ils étaient occasionnellement chargés par les autorités politiques de missions inavouables. Il ne peut évidemment pas en être autrement aujourd'hui.

L'état-major russe a envisagé une opération multinationale pour nettoyer le Pount et les ports de Xaradheere et d'Hobyo. Les Anglo-Saxons ont vivement repoussé cette brutale proposition. Et pour cause : les dirigeants politiques de ces territoires sont des alliés de la CIA, du MI6 et du Mossad contre les islamistes d'Al-Shabaab. Pour lui donner une couleur africaine, le soutien massif des Anglo-Saxons passe par Addis-Abeba (Ethiopie) où le département d'Etat est en train de construire sa plus grosse ambassade dans le monde, après celle de Bagdad (Irak).

Selon l'hebdomadaire britannique *The Spectator*, les chefs pirates du Pount ont été reçu en amis à bord de navires de guerre US pour prendre le café [15].

Pour « traiter » ceux de Xaradheere et d'Hobyo qui n'ont pas accès aux services d'un quasi-Etat comme le Pount, les Anglo-Saxons ont choisi une couverture haute en couleur.

Les diplomates qui écoutaient l'interminable discours de Mouamar Khadafi à l'Assemblée générale de l'ONU (23 septembre 2009) ont eu tendance à bailler et à partir discuter à la buvette en attendant que cela finisse. Ils ont eu tort. Au cours de sa harangue contre le fonctionnement de l'ONU, le chef de l'Etat libyen a multiplié les digressions. L'une d'entre elles a consisté à prendre la défense des pirates somaliens en assimilant les

organisations criminelles actuelles à des pêcheurs ruinés —ce qui est faux, comme nous l'avons vu— [16]. Le colonel Khadafi a évoqué l'accueil solennel qu'il avait réservé à « Afweyne » et à ses lieutenants, à Tripoli, du 1er au 4 septembre 2009.

La Libye entend jouer un rôle en Afrique, mais elle ne peut y prétendre réellement que depuis qu'elle s'est publiquement réconciliée avec les Etats-Unis (qui avaient porté le colonel Khadafi au pouvoir). Au demeurant, l'Afrique est devenue un champ clos où les Etats-Unis s'affrontent à la Chine, les premiers sous-traitant leurs actions secrètes à Israël, les second faisant appel aux services iraniens.

Selon l'inalamovible président yéménite, Ali Abdullah Saleh, les chefs pirates du Pount arrêtés dans ses eaux territoriales recevaient leurs ordres par téléphone satellite du cabinet de l'ancien Premier ministre israélien Ehud Olmert, des allégations largement reprises par la presse arabe, mais ignorées par la « communauté internationale ».

En bons flibustiers, les pirates somaliens savent rendre des services quant il le faut, et volent pour leur compte le reste du temps. Du coup, on ne s'étonne plus qu'ils continuent à brigander comme si de rien n'était au milieu de multiples marines de guerre. On peut même se demander si les informations glanées lors des réunions de « Prise de conscience partagée et de prévention des conflits » (SHADE) organisées à Bahrein par le Pentagone ne sont pas transmises aux pirates pour leur éviter de fatales rencontres.

[1] *The political development of Somaliland and its conflict with Puntland*, par Beruk Mesfin, Institute for Security Studies (Afrique du Sud), septembre 2009.

[2] Sites internet officiels d'Ahlul Sunna wal Jama'a : Shaaficiyah.com (en anglais) et Ahlusunna.org.

[3] Site internet officiel d'Al-Shabaab : Alqimmah.net.

[4] Sur le déplacement géographique des attaques, voir *Piracy : The Motivation and Tactics*, par Nicole Stracke et Marie Bos, Gulf Research Center, 2009.

[5] *Combating Somali Piracy : the EU's Naval Operation Atalanta*, Chambre des lords du Royaume-Uni (ref. HL 103, 14 avril 2010).

[6] *Piracy : threat or nuisance ?* par Alessandro Scheffler, NATO Defense College, Rome (ref. Research Paper 56, février 2010).

[7] *China's Participation in Anti-Piracy Operations off the Horn of Africa : Drivers and Implications*, édité par Alison A. Kaufman, Center for Naval Analysis, USA, (réf. MISC D0020834.A1/, juillet 2009). *China and Maritime Cooperation : Piracy in the Gulf of Aden* par Gaye Christoffersen, Institut für Strategie- Politik-Sicherheits- und Wirtschaftsberatung, 2010.

[8] Site internet de Sea Vision.

[9] « La piraterie profite aux sociétés privées de sécurité », par Marie-France Joubert, *France 24*, 26 novembre 2008.

[10] Par exemple : *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*, par Peter Chalk, Rand Corporation, 2008.

[11] « Le retour de la guerre de course », par Jean-Paul Pancraccio, *Bulletin d'études de la marine* numéro 43, décembre 2008, Centre d'enseignement supérieur de la Marine, Ministère de la Défense, Paris. L'auteur cite « Washington lâche des corsaires dans l'océan Indien », par Philippe Chapleau, *Ouest France* du 3-4 novembre 2007.

[12] *La Piraterie maritime*, rapport d'information de la Commission de la défense nationale et des forces armées, Assemblée nationale, France (ref. 1670, 13 mai 2009). Rapporteur : Christian Ménard.

[13] *Troisième rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie établi en application de la résolution 1853 (2008) du Conseil de sécurité* (ref. S/2010/91), 10 mars 2010.

[14] Voir le site internet officiel de l'Etat autonome du Pount.

[15] Enquête d'Aidan Hartley, *The Spectator* du 6 décembre 2008.

[16] « Discours de Mouammar Khadafi à la 64e Assemblée générale de l'ONU », *Réseau Voltaire*, 23 septembre 2009.