adf
AFRICA DEFENSE FORUM

PIRATERIE

Les forces navales s'unissent contre un ennemi commun

TABLE DES MATIÈRES

articles

8 **Coopérer pour combattre la piraterie**
Le Code de conduite de Djibouti réunit les pays pour renforcer les capacités.

14 **Les capitaines de navires se préparent en prévision d'une attaque de pirates**
La formation et les obstacles sont des éléments clés pour empêcher les pirates de s'emparer d'un navire.

20 **Le couloir est le meilleur outil de lutte contre la piraterie**
Le couloir de transit recommandé sur le plan international dans le golfe d'Aden est bien plus qu'une voie maritime : c'est un plan intégral.

22 **École d'abordage**
L'exercice Saharan Express forme les équipes à reprendre le contrôle des mers.

30 **Le Sénégal tourne son regard vers la mer**
Une conversation avec l'amiral Mohamed Sane, chef d'état-major de la Marine sénégalaise.

32 **Flou juridique sur la piraterie**
Appréhender les pirates n'est que le début. Les poursuites et l'emprisonnement posent des difficultés.

38 **« Entre le marteau et l'enclume »**
Les pêcheurs somaliens affirment que la piraterie et les efforts entrepris pour la combattre nuisent à leur industrie.

44 **La bourse ou la vie**
Le versement des rançons alimente la piraterie. Mais, peut-on y mettre fin sans sacrifier la vie des marins ?

50 **La dimension déshumanisante de la piraterie**
Cette activité criminelle fait des ravages bien au-delà de l'industrie du transport maritime.

52 **Pacifier les eaux**
L'opération Horizon Sentinel renforce les capacités du Liberia en matière de sécurité maritime.

23

rubriques

4 Point de vue

5 Perspective africaine

6 L'Afrique aujourd'hui

42 Battement du cœur de l'Afrique

56 Culture et sports

58 Point de vue mondial

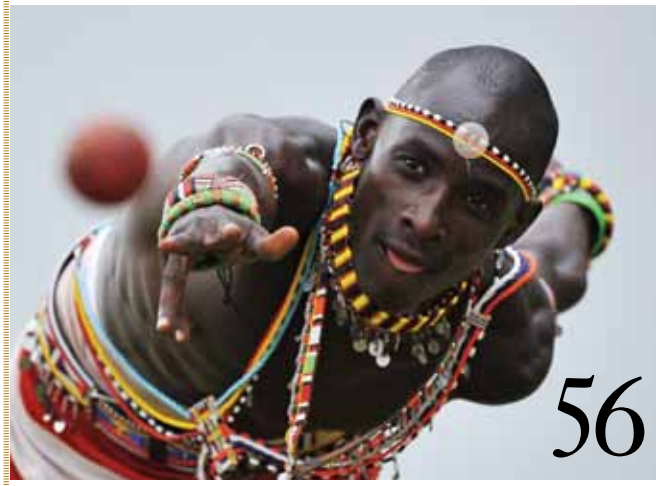
60 Défense et sécurité

62 Chemins de l'espoir

64 Croissance et progrès

66 Image du passé

67 Où suis-je ?



EN COUVERTURE : Les garde-côtes somaliens patrouillent au large des côtes de la République du Somaliland en mars 2011. Au fur et à mesure que les pirates vont de plus en plus loin en haute mer, la lutte contre la piraterie nécessitera une coopération à plusieurs niveaux, notamment au moyen d'opérations navales internationales, d'entraînements conjoints et de l'adoption des meilleures pratiques de navigation.

AFP/GETTY IMAGES

POINT DE VUE

Historiquement, les préoccupations des Africains en matière de sécurité ont été centrées sur elles-mêmes, les différents pays africains étant sur leurs gardes pour parer aux éventuelles menaces terrestres provenant de groupes rebelles ou d'armées des pays limitrophes. Toutefois, sur un continent comptant 30.490 kilomètres de côtes et des dizaines de ports de premier ordre, le repli sur soi ne suffit pas. Des mesures de sécurité complètes doivent inclure une solide capacité à combattre la criminalité maritime.

Les menaces et les défis vont au-delà des problèmes très médiatisés causés par la piraterie somalienne dans le golfe d'Aden et l'océan Indien. Les stupéfiants, les armes et même les personnes font désormais l'objet de trafics à grande échelle au large des côtes africaines. La pêche illégale continue d'être un problème généralisé. Selon une estimation, les prises illégales en Afrique de l'Ouest sont supérieures de 40 pour cent aux prises de la pêche légale, ce qui représente un coût annuel de plusieurs centaines de millions de dollars pour la région.

L'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique est déterminé à aider les pays partenaires africains à sécuriser leur domaine maritime au moyen d'initiatives concertées. Depuis 2007, l'initiative Africa Partnership Station (APS), le principal programme de coopération pour la sécurité maritime des Forces navales américaines en Afrique, a organisé des visites de ports africains afin d'échanger des informations et d'offrir une formation régionale sur terre comme sur mer. Selon la formule de la Marine américaine, l'APS est une « université flottante ».

L'APS a démarré en 2012 avec le déploiement de l'USS Simpson, de l'USS Fort McHenry et du HSV-2 Swift mais aussi grâce à la collaboration avec 19 pays partenaires africains ainsi que des partenaires d'Europe, d'Amérique du Nord et d'Amérique du Sud. L'APS a contribué à diriger une formation de sauvetage au combat au Cameroun et a offert une visite de navire de 27 jours à bord de l'USS Simpson à des marins du Bénin, du Cameroun, du Gabon, du Nigeria, de la République du Congo et du Togo.

Les navires de l'APS ont également pris part à trois exercices maritimes majeurs en 2012 : Obangame Express au Nigeria, Saharan Express au Sénégal et Phoenix Express en mer Méditerranée. Ces exercices fournissent une formation précieuse sur les techniques de visite, d'abordage, de fouille et de saisie, sur la connaissance du domaine maritime et sur d'autres outils essentiels au contrôle des activités illégales en mer.

La phase opérationnelle de l'APS, le Partenariat de l'Afrique pour le renforcement de la loi maritime (AMLEP), aide les pays partenaires africains à faire respecter l'état de droit en mer au moyen de patrouilles conjointes chargées de l'application de la loi. Les pays africains hôtes font travailler leurs équipes d'abordage main dans la main avec une équipe américaine, opérant à partir d'un navire de la Marine ou de la Garde côtière américaine. En mars et avril 2012, une équipe composée de six membres provenant de la Garde Côtière, de la Police maritime et de la Police judiciaire du Cap-Vert s'est jointe à huit membres venant d'un détachement d'application de la loi de la Garde côtière américaine et de marins de l'USS Simpson.

« C'était une démonstration de force », a affirmé le sergent adjoint de la Garde Côtière cap-verdienne Elisangelo Baretto, après avoir participé à l'AMLEP. « Les malfrats vont devoir y réfléchir à deux fois avant de traverser nos eaux côtières. »

La sécurité, la stabilité et la prospérité du continent africain nécessiteront des accords de coopération solides pour lutter contre la piraterie et d'autres formes de criminalité en mer. L'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique se tient prêt à travailler avec les pays partenaires africains pour contribuer à sécuriser la côte du continent ainsi que son avenir.

L'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique

MAÎTRE DE 1E CLASSE BRIAN A. GOYAK/MARINE AMÉRICAINE

Un marin sénégalais monte la garde sur la plage arrière du Guardio, un navire de la Garde côtière cap-verdienne, pendant l'exécution d'une mission de visite, d'abordage, de fouille et de saisie au cours de l'exercice Saharan Express 2012.

Piraterie et enlèvements

Volume 5, 3e trimestre

L'ÉTAT-MAJOR UNIFIÉ DES ÉTATS-UNIS POUR L'AFRIQUE

POUR NOUS CONTACTER

U.S. AFRICA COMMAND
Attn: J3/Africa Defense Forum
Unit 29951
APO-AE 09751 U.S.A.
ADF.EDITOR@ADF-Magazine.com

HEADQUARTERS
U.S. AFRICA COMMAND
ATTN: J3/AFRICA DEFENSE FORUM
GEB 3315, ZIMMER 53
PLIENINGER STRASSE 289
70567 STUTTGART
GERMANY

ADF est un magazine militaire professionnel trimestriel publié par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique qui permet au personnel militaire africain de bénéficier d'un cadre international propice aux échanges. Les opinions exprimées dans ce magazine ne reflètent pas nécessairement les principes ou points de vue de cette organisation ni d'aucune autre agence du gouvernement des États-Unis. Certains articles sont écrits par l'équipe d'*ADF*, tout autre contenu est noté avec la source d'origine. Le Secrétaire de la Défense a déterminé que la publication de ce magazine est nécessaire à la conduite des affaires publiques, conformément aux obligations légales du Département de la Défense.

COOPÉRER *dans la* LUTTE CONTRE LA PIRATERIE

JEAN-PAUL ADAM/MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, RÉPUBLIQUE DES SEYCHELLES

***Le ministre Jean-Paul Adam** est intervenu à Chatham House, le 21 février 2012, au sujet du rôle de son pays dans la lutte contre la piraterie. Ce texte est une version remaniée de ses remarques.*

Étant donné que les océans sont un espace juridique partagé, il est évident que toute réponse à la piraterie implique nécessairement des négociations et des discussions internationales et multilatérales intensives. Depuis le début, les Seychelles prennent très au sérieux leur rôle de partenaire fiable dans la lutte contre la piraterie. Nous avons établi des partenariats constructifs à travers plusieurs accords bilatéraux et multilatéraux qui commencent à porter leurs fruits.

En ce qui concerne les poursuites, les Seychelles ont clairement indiqué leur détermination à mettre fin à l'impunité des groupes criminels qui se livrent à la piraterie. Nous avons déjà démontré notre capacité à poursuivre avec succès dans le cadre de notre législation des pirates appréhendés par des navires de plusieurs nationalités.

L'obstacle essentiel qui demeure est la question des capacités de détention. Les Seychelles ont signé des accords de transfert de prisonniers avec le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie mais aussi avec les gouvernements régionaux du Puntland et du Somaliland. Ces transferts peuvent complètement transformer la réponse à la piraterie, car ils viennent clairement compléter le cycle de la justice, depuis l'arrestation jusqu'à l'incarcération.

On ne peut pas examiner la question de la piraterie sans aborder le problème plus vaste de la stabilité en Somalie. Le président des Seychelles James Michel a écrit aux dirigeants du monde entier afin de proposer des stratégies novatrices visant à mieux participer à l'établissement de l'état de droit et de l'ordre public en Somalie mais aussi à trouver une solution au fléau de la piraterie. Le président Michel a exposé cinq domaines essentiels nécessitant l'attention de la communauté internationale.

Premièrement, nous devons impérativement renforcer et élargir la portée du mandat de la force de maintien de la paix déployée par la Mission de l'Union africaine en Somalie (AMISOM). Nous recommandons également l'examen de la possibilité que l'AMISOM ait une composante maritime. Les frontières de la Somalie ne s'arrêtent pas à ses plages.

Deuxièmement, il est essentiel d'évincer les réseaux de groupes terroristes actifs en Somalie, en particulier ceux qui sont dirigés par Al-Shebab, réduisant ainsi leur capacité à déstabiliser le processus politique.

Troisièmement, nous devons concentrer nos efforts sur la poursuite du renforcement des zones de relative stabilité en Somalie. Il est très important de construire des prisons et d'autres infrastructures liées à l'application de la loi. En effet, cela permet à la communauté internationale de mettre fin à l'impunité dont jouissent actuellement les pirates. Quatrièmement, nous devons continuer à investir dans le renforcement de la capacité des États de la région à lutter contre la piraterie. Les Seychelles ont donné l'impulsion en instaurant un mode de poursuites qui peut fonctionner dans toute la région. Nous pouvons en faire davantage avec le soutien approprié, à l'instar de bien d'autres.

AGENCE FRANCE-PRESSE

Un policier met les menottes à un Somalien suspecté de piraterie après que la Garde côtière seychelloise a libéré six pêcheurs retenus en otage par les pirates somaliens en 2010.

Finalement, il est important que nous renforcions les réseaux d'échange de renseignements, notamment en vue de chercher à atteindre les financiers de la piraterie.

La piraterie est une attaque contre le développement humain au niveau le plus élémentaire, parce qu'elle perturbe toute tentative de répandre la prospérité au-delà de ceux qui profitent des activités criminelles. En stabilisant la Somalie, nous devons accomplir un travail à la fois sur la mer et sur la terre ferme. Nous devons renforcer la capacité de la Somalie à lutter contre les activités criminelles. Par la suite, nous devons utiliser pleinement ses ressources pour son propre développement.

AGENCE FRANCE-PRESSE

LE SOUDAN DU SUD *FAIT* DE L'ANGLAIS *sa langue officielle*

PERSONNEL D'*ADF*

Le plus récent pays du monde a choisi l'anglais comme langue officielle.

Le Soudan du Sud a annoncé fin 2011 qu'il supprimerait progressivement l'arabe et ferait de l'anglais la langue d'enseignement obligatoire dans les écoles primaires et secondaires, selon l'agence Reuters.

En plus de l'anglais et de l'arabe, le pays compte plus de 60 langues vernaculaires, dont les plus courantes sont des variantes du nuer et du dinka. Des diplomates sud-soudanais ont annoncé en 2011 que le swahili serait également introduit dans le pays.

Le Soudan du Sud prévoit également de rejoindre le Commonwealth, un groupe de 54 pays répartis dans le monde entier et dont la plupart étaient d'anciennes colonies britanniques.

L'obstacle majeur pour ce pays sera d'assurer l'enseignement de la lecture à ses citoyens, indépendamment de la langue. En effet, le pourcentage d'analphabétisme au sein de la population est estimé à 85 pour cent et le pays ne possède pour ainsi dire aucune langue écrite. De nombreuses écoles ne disposent pas de manuels scolaires, comme l'a observé un reporter de la BBC au cours d'une visite fin 2011.

L'apprentissage de l'anglais sera l'affaire de tous, y compris des dirigeants du pays, qui considèrent cette langue comme un outil décisif pour son développement, même si un certain ressentiment subsiste à propos de l'ère coloniale britannique.

« Avec l'anglais, nous pouvons devenir une nation », a affirmé à la BBC Rehan Abdelnebi, le directeur de l'information de South Sudan Radio. « Nous pourrons ainsi aplanir nos différences tribales et communiquer avec le reste du monde. »

Réouverture de la Bourse *de LIBYE*

AGENCE FRANCE-PRESSE

La Bourse de Tripoli, en Libye, a ouvert en mars 2012 pour la première fois depuis la chute de Mouammar Kadhafi. Les transactions portent sur 10 sociétés cotées évaluées à 3,1 milliards de dollars, a annoncé son directeur général Ahmed Karoud.

Il s'agit d'une étape modeste mais significative pour ce pays d'Afrique du Nord, qui cherche à relancer son économie après des décennies d'une dictature qui a étouffé les entreprises privées et soumis les banques aux fantaisies du colonel Kadhafi et de son clan.

Le président de la Bourse, Mohammed Fakroun, a déclaré que les transactions seraient bientôt ouvertes aux investisseurs étrangers. « Les investisseurs étrangers pourront détenir jusqu'à 10 pour cent des actions », a précisé Mohammed Fakroun, ajoutant que les aspects pratiques de ces dispositions seraient finalisés par la banque centrale.

La plupart des actions échangées concernent le secteur financier, notamment les banques privées et les compagnies d'assurance, même si une cimenterie y est également représentée, dans un pays qui place la reconstruction parmi ses priorités essentielles.

Un fonds islamique et une société immobilière doivent effectuer leur entrée en Bourse en juin 2012, a expliqué Ahmed Karoud. Des compagnies pétrolières et les géants des télécommunications Al Madar et Libyana devraient leur emboîter le pas.

« Avant le 17 février, il n'y avait pas d'état de droit », a déclaré le directeur général Ahmed Karoud en allusion à la date du début de la révolte en 2011 ayant précipité le pays dans un conflit civil qui s'est terminé par le renversement et l'exécution de Mouammar Kadhafi en octobre 2011. Selon lui, l'État méditerranéen espère devenir le principal lien financier entre l'Europe et le reste de l'Afrique. Ainsi, sa Bourse a été conçue sur le modèle de celle d'Abou Dhabi et compte poursuivre son expansion.

« Nous n'avons toujours pas de gouvernement, mais nous avons la capacité et l'infrastructure nécessaires pour devenir la plaque tournante financière de l'Afrique du Nord », a-t-il poursuivi, prévoyant un nouveau chapitre marqué par l'investissement étranger, l'innovation et le développement.

AGENCE FRANCE-PRESSE

Selon M. Karoud, les anciens locaux avaient été saisis en juin 2011 par une brigade pro-Kadhafi, pour la seule raison qu'elle avait jeté son dévolu sur son emplacement. Les employés avaient dû emporter les documents et les copies de sauvegarde dans leurs voitures personnelles.

« Cette ouverture signale au monde entier que la Libye est à présent un pays stable où l'économie redémarre », affirme-t-il, ajoutant que les investisseurs peuvent s'attendre à des rendements très élevés dans les années à venir.

Toutes les sociétés cotées bénéficieraient d'un allègement fiscal de cinq ans, pour tenter de stimuler les transactions, a-t-il précisé. Le marché boursier libyen ouvre également une succursale dans la ville de Benghazi et espère créer une plateforme de négociation électronique dans les mois à venir.

« Nous rouvrons la bourse avec une vision nouvelle d'une technologie permettant d'atteindre les investisseurs dans le monde entier et de donner un grand coup d'accélérateur à l'économie », a commenté à son tour le directeur des technologies de l'information Ahmed Balras-Ali.

AGENCE FRANCE-PRESSE

Des panneaux solaires transforment les eaux usées

en EAU PROPRE

LOUISE REDVERS/IPS AFRICA

Le vieux conteneur aux couleurs vives, avec des panneaux solaires sur son toit et des dispositifs de filtration aux niveaux de spécification élevés, semble un peu incongru dans le village angolais poussiéreux de Bom Jesus, à 50 kilomètres à l'est de la capitale, Luanda. Toutefois, il fournira bientôt près de 20.000 litres d'eau propre et potable par jour aux 500 habitants du village, qui dépendent actuellement de l'approvisionnement en eau insalubre à partir de la rivière proche.

Conçue par l'entreprise technologique canadienne Quest Water Solutions, la station d'approvisionnement en eau en acier inoxydable appelée AQUAtap est en cours d'expérimentation dans ce pays d'Afrique australe. En cas de réussite, l'idée est de fabriquer les systèmes localement pour en lancer la commercialisation dans toute la région.

Utilisant l'énergie solaire stockée dans de grandes batteries, l'eau de la rivière Kwanza, située à 50 mètres, est traitée par le sable et d'autres filtres. Ensuite, l'eau est stérilisée à l'aide de rayons ultraviolets afin de respecter les normes de consommation de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Ainsi, elle est prête à être distribuée à partir d'un robinet en acier inoxydable.

« Ce système est vraiment très simple », explique John Balanko, de l'entreprise Quest, en ouvrant doucement l'un des deux robinets à l'avant du bloc pour remplir une bouteille. « Évidemment, il semble être un peu incongru et plutôt perfectionné pour ici. En réalité, c'est tout le contraire : il est vraiment très simple et il nécessite très peu d'entretien, ce qui est formidable. La machine elle-même ne devra être entretenue qu'une fois par mois. Nous formons quelques Angolais pour qu'ils puissent continuer à le faire une fois que nous serons rentrés au Canada. »

Les robinets en acier inoxydable, qui distribuent une quantité fixe d'un peu plus d'un litre par poussée, et la plate-forme en aluminium ont été conçus pour un nettoyage facile. Des égouts sont installés tout autour pour recueillir toute eau déversée.

John Balanko et son partenaire commercial, Peter Miele, tous deux venus de Vancouver, au Canada, ont fait leurs preuves dans l'utilisation de la technologie pour résoudre les problèmes d'approvisionnement en eau en milieu rural au sein de leur pays. Toutefois, à la suite d'une rencontre fortuite avec un résident Angolais au Canada, leur attention s'est déplacée vers l'Afrique.

L'AQUAtap a été spécialement conçue pour une communauté rurale en Angola où le manque d'eau potable et l'assainissement limité sont des facteurs déterminants du taux élevé de mortalité infantile dans le pays. En effet, un enfant sur cinq meurt avant d'atteindre l'âge de cinq ans.

Depuis 2002, qui marque la fin de trois décennies de guerre civile, le gouvernement angolais a dépensé des millions de dollars pour réparer ses infrastructures et fournir des services de base, comme l'approvisionnement en eau, à sa population de 19 millions d'habitants.

John Balanko et Peter Miele travaillent en collaboration avec le ministère angolais de l'Industrie, qui est chargé de la fourniture d'équipement pour « Agua Para Todas » le programme « de l'eau pour tous » de l'UNICEF.

Le dispositif, l'un des deux qu'ils ont expédiés en Angola sans frais pour le gouvernement, se vend au prix unique de 150.000 dollars, avec une garantie d'entretien de deux ans.

« Nous ne pouvons pas nier que nous sommes une entreprise à but lucratif avec un produit à vendre », a expliqué M. Balanko. « Néanmoins, je pense qu'il est nécessaire d'être en mesure de faire des bénéfices afin de pouvoir ensuite donner en retour. Pour le gouvernement, il s'agit d'un coût ponctuel qu'il absorbera, moyennant quoi les villageois obtiendront de l'eau propre et salubre pendant au moins les 15 ou 20 ans à venir. »

COOPÉRER POUR COMBATTRE LA PIRATERIE

PERSONNEL *D'ADF*

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

Koji Sekimizu, directeur de la Division de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (au centre, à gauche), et Ismail Omar Guelleh, Président de la République de Djibouti, posent la première pierre du Centre régional de formation maritime de Djibouti au port de Doraleh le 29 octobre 2011.

Le Code de conduite de Djibouti réunit les pays pour renforcer les capacités

Le détroit de Malacca s'étend sur environ 800 kilomètres entre l'Indonésie à l'ouest et la Malaisie et Singapour à l'est. Ce couloir maritime en forme d'entonnoir se rétrécit à son extrémité sud et fait par endroit seulement 25 mètres de profondeur. Toutefois, on ne saurait trop insister sur son importance pour la navigation et l'économie mondiale. Cette voie commerciale d'importance majeure permet un accès commode entre l'Inde, la Chine et les pays du Sud-Est asiatique. Plus de 60.000 navires empruntent le détroit chaque année. On estime que 13,6 millions de barils de pétrole par jour ont transité à travers le détroit en 2009. Les économies de l'Asie de l'Est sont reliées au reste du monde par le détroit de Malacca.

Imaginons donc à présent ce couloir d'importance majeure assiégé par les pirates. Les marchandises, les navires et les passagers sont retardés et leur sécurité est menacée. Les voies de trafic maritime sont modifiées, ce qui retarde les livraisons de plusieurs jours précieux. Si le détroit de Malacca était fermé ne serait-ce que cinq jours, « cela aurait un impact majeur sur l'économie mondiale et l'économie européenne tout entière serait paralysée en quelques semaines », selon un rapport de l'Institut européen d'études asiatiques.

Le fléau de la piraterie était auparavant une source majeure d'appréhension dans le détroit de Malacca. Jusqu'en 2004, c'était la région la plus infestée par les pirates au monde, avec 103 attaques cette seule année, selon le magazine *Africa Renewal*. En 2008, seules deux tentatives d'attaques y ont été observées, et au premier trimestre 2009, une seule est survenue dans le détroit, d'après le magazine *Time*.

Qu'est-ce qui est à l'origine de ce remarquable retournement de situation ? En 2004, l'Indonésie, la Malaisie et Singapour, craignant une intervention extérieure et des dommages économiques, ont mis de côté la méfiance caractérisant leurs relations militaires et ont commencé à collaborer. D'après le *Time*, les forces armées de la région ont coordonné leurs patrouilles maritimes, échangeant des informations sur les activités potentielles des pirates. Après une année, les trois pays patrouillaient dans leur espace aérien afin de repérer les pirates. Les services de renseignement ont travaillé ensemble et la piraterie a commencé à se raréfier. « Les États ont fini par réaliser que la piraterie était un phénomène transnational dont un pays ne pouvait absolument pas se charger à lui tout seul », a expliqué au *Time* Nazery Khalid, attaché supérieur de recherches à l'Institut maritime de Malaisie à Kuala Lumpur. « La mer ne respecte pas les frontières. »

La piraterie surgit hors de la Corne de l'Afrique

Aujourd'hui, les pirates somaliens infestent le golfe d'Aden et se sont peu à peu disséminés dans l'océan Indien. Ils s'aventurent au sud jusqu'au Mozambique et à l'est jusqu'aux côtes de l'Inde. En règle générale, les pirates se saisissent des navires et des équipages jusqu'à ce qu'ils obtiennent une rançon. En 2011, les pirates somaliens ont attaqué 237 navires, en s'emparant avec succès de 28 d'entre eux. Les rançons ont totalisé 160 millions de dollars, leur moyenne s'élevant à 5 millions de dollars, en hausse par rapport à 2010. Même si en 2011 un nombre inférieur d'attaques de pirates réussies a été signalé, l'augmentation des rançons a toutefois rendu ces actes criminels globalement plus lucratifs, d'après le rapport sur le coût économique de la piraterie en Somalie en 2011 (The Economic Cost of Somali Piracy 2011) publié par le groupe de sensibilisation à la sécurité maritime Oceans Beyond Piracy (OBP). Le rapport estime que le coût total de la piraterie en 2011 se situait entre 6,6 et 6,9 milliards de dollars.

À mesure que la communauté internationale est aux prises avec la piraterie au large des côtes de l'Afrique, les succès enregistrés dans le détroit de Malacca offrent un certain espoir de trouver une solution fondée sur la coopération. Pourtant, les deux régions ne pourraient pas être plus différentes. Le détroit de Malacca est entouré de pays dotés de gouvernements bien établis, alors que l'histoire récente de la Somalie est marquée par la déliquescence de l'état de droit. Leurs caractéristiques géographiques diffèrent également. Le détroit de Malacca se situe dans une zone relativement confinée, tandis que le golfe d'Aden est ouvert sur la mer d'Oman et l'océan Indien, d'immenses étendues à surveiller. Quand bien même, trois initiatives maritimes ont enregistré quelques succès. L'opération Atalante de la Force navale de l'Union européenne (EU NAVFOR), l'opération Ocean Shield (Bouclier de l'océan) de l'OTAN et la Combined Task Force 151 (Groupe de forces internationales 151) ont bénéficié de la coopération de plus de 30 pays en 2011, selon l'OBP. En conséquence, la situation dans le golfe d'Aden s'est améliorée, mais le problème a fait tache d'huile.

Selon les déclarations en janvier 2012 de Roger Middleton, un expert de la lutte contre la piraterie qui a travaillé avec Chatham House, les opérations navales ont réussi à établir un couloir de transit à travers le golfe d'Aden. Cependant, d'après lui, une telle technique ne pourra pas être appliquée dans l'océan Indien. Les blocus des zones côtières dans lesquelles opèrent les pirates ont également rencontré un certain succès tant que les

Des initiatives se précisent, au sud et à l'ouest

PERSONNEL *D'ADF*

Les pays africains affectés par la menace de la piraterie unissent leurs efforts pour protéger les navires, les équipages, les cargaisons et les intérêts économiques des pays situés au sud et à l'ouest du continent.

La piraterie se répand de plus en plus en Afrique de l'Ouest, dans les environs du golfe de Guinée. L'Organisation maritime internationale (OMI) a indiqué au journal *The Christian Science Monitor* en février 2012 que 64 actes de piraterie avaient été signalés dans neuf pays du golfe de Guinée en février 2012, un chiffre en hausse par rapport aux 45 incidents enregistrés dans sept pays l'année précédente. Le *Monitor* a fait état de 10 actes de piraterie au cours des deux premiers mois de 2012.

En 2011, rien qu'au Bénin, on enregistrait à la mi-novembre au moins 20 actes de piraterie au large des côtes de ce pays. Il n'y en avait pas eu en 2010, selon l'Agence France-Presse. Les pays limitrophes ont également fait état d'actes de piraterie. On estime le coût annuel de la piraterie dans la région à 2 milliards de dollars.

Ce problème est particulièrement angoissant, compte tenu des récentes augmentations du prix du pétrole. Les pays et les groupes industriels de cette partie de l'Afrique pensaient que la production pétrolière allait doubler dans la région du golfe de Guinée, soit une hausse de 4 à 8 millions de barils par jour au cours des dix prochaines années. La piraterie compromet gravement l'activité des ports de la région, notamment celui de Cotonou au Bénin, par lequel transite 90 pour cent du commerce du pays. Il est donc d'une importance cruciale pour les pays du Sahel.

L'enjeu n'est pas seulement économique. Les pirates ouest-africains ont un fonctionnement différent de celui des pirates somaliens. En règle générale, les malfrats du golfe de Guinée ne cherchent pas à obtenir une rançon contre des navires et les membres d'équipage. Ils ont plutôt tendance à viser les cargaisons de carburant, une marchandise courante compte tenu de la production pétrolière du Nigeria. Lors des récentes attaques, les pirates ont détourné des navires-citernes, les ont dirigés vers d'autres navires et ont siphonné le carburant qu'ils transportaient pour le revendre au marché noir. Les membres d'équipage sont parfois frappés et les pirates sont fréquemment armés. En février 2012, des hommes armés ont abattu le commandant et le chef mécanicien d'un cargo au large des côtes nigérianes.

Reconnaissant cette menace grandissante, les pays du golfe de Guinée coopèrent pour la combattre. En septembre 2011, le Bénin et le Nigeria ont lancé des patrouilles maritimes conjointes de six mois dans la région, suite à l'accord « Opération Prospérité » conclu entre les deux pays. D'après l'agence de presse IRIN, les marines du Togo et du Ghana devraient leur emboîter le pas.

L'initiative commune au Bénin et au Nigeria consistait en des patrouilles effectuées par une centaine de militaires sur trois navires et quatre vedettes d'attaque rapide de l'armée nigériane, avec un bâtiment de soutien équipé d'un radar et d'un hélicoptère. Pour le Bénin, l'objectif est de surveiller ses eaux territoriales.

Les patrouilles conjointes « ne visent pas principalement à arrêter les pirates mais à les empêcher d'attaquer les navires », a précisé à l'AFP Maxime Ahoyo, le chef d'état-major de la marine béninoise.

Chris Trelawny, le directeur adjoint de la Division de la sécurité maritime à l'OMI, a indiqué à l'agence IRIN que l'organisation avait travaillé avec 15 États côtiers à établir un réseau de garde-côtes. Les États sont tous membres de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

La communauté internationale offre également son soutien. Des équipes de formation des États-Unis et d'Europe essaient de renforcer les capacités de la région à lutter contre la piraterie et à protéger les plates-formes pétrolières, par le biais d'Africa Partnership Station (APS, Station de partenariat avec l'Afrique), une initiative de Naval Forces Africa développée par les États-Unis pour mettre en relation l'Afrique avec des partenaires mondiaux. L'APS a livré des navires d'intervention, chacun d'une valeur de plusieurs centaines de milliers de dollars, au Bénin, au Ghana, au Nigeria et au Togo.

Fin février 2012, le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté à l'unanimité une résolution invitant instamment les pays de l'Afrique de l'Ouest à organiser un sommet sur la piraterie dans le golfe de Guinée afin d'élaborer une stratégie englobant tous les aspects de la question. « Les pays du golfe de Guinée doivent présenter un front uni afin de réagir efficacement à la menace grandissante de la piraterie le long de leurs côtes », a déclaré B. Lynn Pascoe, Secrétaire général adjoint aux affaires politiques, lors d'un exposé devant le Conseil de sécurité. « Les initiatives nationales isolées ne sont au mieux que provisoires, ce qui incite les pirates à déplacer leurs opérations criminelles d'un pays à l'autre. »

Les pays de l'Afrique australe coopèrent également pour lutter contre la piraterie. Début 2012, la Tanzanie s'est jointe à l'Afrique du Sud et au Mozambique en vue de signer un protocole d'accord sur la sécurité

maritime. Les pirates somaliens, qui auparavant ne menaçaient essentiellement que le golfe d'Aden, ont étendu leur champ d'action jusqu'au sud du canal du Mozambique. Cet accord entend sécuriser la libre circulation des marchandises depuis la Tanzanie jusqu'au Mozambique et en Afrique du Sud, selon le site MediaClubSouthAfrica.com.

Ces trois pays œuvrent de concert pour sécuriser leurs eaux territoriales respectives, au moyen d'opérations maritimes combinées, y compris celles qui visent à repérer et à éliminer les bases de pirates.

Les efforts engagés dans cette région portent déjà leurs fruits. Le 18 avril 2012, une opération conjointe a abouti à l'arrestation de 12 pirates qui avaient pris pour cible des navires d'exploration pétrolière dans l'océan Indien, selon le site Sabahionline.com.

Les Forces de défense du peuple de Tanzanie (TPDF) ont obtenu de leurs partenaires spécialistes en sécurité des renseignements qui ont abouti à la première opération conjointe anti-piraterie, a indiqué le colonel Abdallah Mwemnjudi, responsable des opérations navales et de la formation dans les TPDF. « Lorsque nous avons reçu les renseignements, nous avons appelé nos collègues d'Afrique du Sud et du Mozambique », a-t-il ajouté. « Nous avons également envoyé le message au commandement de la force anti-piraterie de l'UE dans la Corne de l'Afrique. L'Espagne a immédiatement dépêché un navire de guerre sur place et, ensemble, nous avons tendu une embuscade aux pirates somaliens ».

Les pirates ont été arrêtés dans deux navires. Les forces de sécurité ont libéré six otages sri-lankais du chalutier de même nationalité Nimesha Duwak, qui étaient en captivité depuis environ six mois. « Les otages étaient affaiblis parce qu'ils étaient sous-alimentés », a indiqué le colonel Mwemnjudi au site Sabahionline.com. « L'objectif principal [des pirates] était de s'emparer de navires d'exploration pétrolière à Mtwara afin d'obtenir une rançon. »

Le colonel Mwemnjudi a ajouté que la Tanzanie négociait un accord similaire avec son voisin le Kenya.

En seulement quelques semaines, les initiatives de coopération contre la piraterie prises par la Tanzanie ont porté leurs fruits pour le port de Dar es Salaam. Martine Nyambele, directrice des opérations de LAZ Tanzania Ltd., une entreprise de société de traitement des marchandises au port, a affirmé que les importations et les exportations avaient augmenté de 60 pour cent depuis le début de la participation de la Tanzanie aux opérations conjointes.

« Lorsque la piraterie a augmenté, le coût de l'assurance et du fret s'est accru de façon démesurée », a indiqué Martine au site Sabahionline.com. « Le risque était très élevé que de nombreuses entreprises cessent leurs activités. Cependant, aujourd'hui, nos activités ont repris. »

pirates ne les franchissent pas. Pourtant, a ajouté Roger Middleton, les limites de l'action des marines nationales sont manifestes.

« En dépit de tous les succès des opérations navales, dont certaines ont été très réussies, la piraterie a été une entreprise plus rentable l'an passé qu'elle ne l'a été l'année d'avant. Par ailleurs, la tendance semble être à la hausse en matière de montants des rançons exigées », a expliqué Roger Middleton à l'Institut des affaires internationales et européennes de Dublin, en Irlande, en janvier 2012. « On ne peut pas tirer au canon sur des moineaux depuis un navire de guerre. Les marines nationales sont conçues pour mener des guerres et non pas pour ce qui est essentiellement une opération de police. »

Code de conduite de Djibouti

En dépit des difficultés rencontrées dans la lutte contre la piraterie dans une zone aussi étendue, une coopération régionale productive et prometteuse s'est concrétisée à la suite du Code de conduite de Djibouti (DCC). Ce code a été adopté en janvier 2009 par l'Organisation maritime internationale (OMI), l'agence des Nations Unies chargée de la sûreté et de la sécurité de la navigation mais aussi de la prévention de la pollution marine par les navires. Selon l'OMI, en juillet 2012, 20 des 21 pays admissibles avaient signé la convention, y compris 14 pays africains, à savoir les Comores, Djibouti, l'Égypte, l'Érythrée, l'Éthiopie, le Kenya, Madagascar, Maurice, le Mozambique, les Seychelles, la Somalie, l'Afrique du Sud, le Soudan et la Tanzanie.

Philip Holihead, directeur du programme de lutte contre la piraterie pour l'Unité de mise en œuvre du projet du DCC, a déclaré à *ADF* que le code comportait quatre « piliers d'activité » : l'échange d'informations, la formation régionale, la législation nationale et le renforcement des capacités. L'esprit de coopération entre les États signataires imprègne l'ensemble de ces objectifs. « S'il y a une chose qui n'est pas explicitement formulée dans le Code de conduite, mais qui est implicite dans la réussite de sa mise en œuvre, c'est bien la nécessité d'une approche multi-agences pour contrecarrer la piraterie », a observé Philip Holihead.

Trois des quatre piliers du code produisent déjà des résultats tangibles.

Échange d'informations : le DCC a établi trois Centres d'échange d'informations (ISC) à Mombasa, au Kenya, à Dar es Salaam, en Tanzanie, et à Sanaa, au Yémen. Les informations circulent déjà entre les États de la région et les ISC. « À deux occasions, des signalements d'actes de piraterie produits par les ISC ont été les premiers reçus par les marines internationales », a précisé Philip Holihead en mars 2012. Les centres sont également précieux en dehors du suivi et du signalement des actes de piraterie.

« En février 2012, EU NAVFOR a adressé aux États côtiers de la région une demande d'informations complémentaires sur les communautés équipées de dhows », a indiqué Philip Holihead, faisant référence aux bateaux de pêche traditionnels utilisés dans la région. « Cette

Des opérations navales conjointes sécurisent les mers

PERSONNEL *D'ADF*

Trois opérations navales majeures coordonnées combattent la piraterie somalienne au large de la Corne de l'Afrique. Voici un bref résumé de chaque initiative.

Opération Atalante : l'Union européenne a lancé l'opération Atalante-Somalie de la Force navale européenne en décembre 2008 afin de combattre les actes de piraterie et les vols à main armée en haute mer. L'opération a été prolongée jusqu'en décembre 2014.

L'opération Atalante protège les navires du Programme alimentaire mondial (PAM) en assurant des livraisons d'aide alimentaire aux personnes déplacées à l'intérieur de la Somalie. En outre, elle protège les routes maritimes empruntées par la Mission de l'Union africaine en Somalie (AMISOM).

Depuis son lancement, l'opération Atalante a escorté avec succès des navires du PAM qui livrent plus de 674.000 tonnes de vivres à la Somalie. Elle a également protégé les navires de transport empruntant le couloir de transit recommandé sur le plan international (IRTC) dans le golfe d'Aden.

EU NAVFOR

Des marins du FGS Koeln, collaborant à l'Opération Atalante de la force navale de l'Union européenne, arraisonnent l'Al Jabal, un dhow battant pavillon yéménite, dans le bassin somalien, le 8 novembre 2011. Le dhow avait été volé pour être utilisé comme navire-mère pirate.

La Belgique, la Bulgarie, Chypre, la République tchèque, la Finlande, la France, l'Allemagne, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, l'Irlande, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Slovénie, l'Espagne, la Suède, le Royaume-Uni et des pays n'appartenant pas à l'UE, notamment la Croatie, le Monténégro, la Norvège, la Suisse, la Serbie et l'Ukraine, y ont participé.

Combined Task Force (CTF) 151 : cette force navale multinationale a été créée le 8 janvier 2009 par les Forces Maritimes combinées, une coalition de 25 pays mise en place pour combattre la piraterie dans le golfe d'Aden, la mer d'Oman, l'océan Indien et la mer Rouge.

Il existe des initiatives navales similaires également en cours d'exécution. La mission essentielle de la CTF-150 est de dissuader le trafic de drogue et la contrebande des armes dans le golfe d'Aden, le golfe d'Oman, la mer d'Oman, la mer Rouge et l'océan Indien. La mission de la CTF-152 est la sécurité et la coopération dans le golfe Persique.

Le commandement de la CTF-151 alterne tous les quatre à six mois et les forces évoluent en fonction des affectations de navires, d'aéronefs et de personnel par divers pays. Les Forces Maritimes combinées sont composées des pays suivants : l'Australie, le Bahreïn, la Belgique, le Canada, le Danemark, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie, le Japon, la Jordanie, la République de Corée, le Koweït, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, le Pakistan, le Portugal, l'Arabie saoudite, Singapour, l'Espagne, la Thaïlande, la Turquie, les Émirats arabes unis, le Royaume-Uni et les États-Unis.

Opération Ocean Shield : depuis août 2009, les navires et les avions de l'OTAN patrouillent au large de la corne de l'Afrique pour contrecarrer la piraterie. Ocean Shield coopère avec les autres initiatives régionales de lutte contre la piraterie. Le 19 mars 2012, le Conseil de l'Atlantique Nord, l'organe suprême de prise de décision à l'OTAN, a prolongé les opérations jusqu'en 2014.

Les alliés de l'OTAN apportent leur concours au moyen des structures de commandement et d'un financement commun. Les navires sont affectés par rotation. Au 15 mars 2012, le Danemark, l'Italie, les Pays-Bas, les États-Unis et la Turquie fournissaient des ressources navales, soutenues par des avions patrouilleurs. Environ 800 hommes étaient déployés.

Les forces navales de l'OTAN sont déployées sur plus de 6,8 millions de kilomètres carrés au large de la Corne de l'Afrique, zone comprenant le golfe d'Aden et l'ouest de l'océan Indien jusqu'au détroit d'Ormuz. Les navires collectent des renseignements et conduisent des opérations de surveillance et de reconnaissance pour contrôler le déroulement du transport maritime. Les actes de piraterie peuvent être signalés au « NATO Shipping Center » (Centre de navigation de l'OTAN), au sein duquel les informations sont échangées.

demande a été transmise par le biais du réseau ISC. D'ailleurs, plusieurs États ont déjà envoyé des informations et des photographies à EU NAVFOR pour contribuer à l'analyse des déplacements des dhows, afin de surveiller les dhows utilisés en tant que « navires-mères » pirates. »

L'accord régional de coopération pour la lutte contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP) réunit 17 États signataires. En octobre 2011, l'ISC de Singapour, établi dans le cadre du ReCAAP, a rejoint le réseau du DCC, développant l'échange d'informations au sein des États côtiers de l'océan Indien. L'objectif escompté est que l'échange d'informations permette aux États membres de renforcer leurs capacités. « L'OMI se préoccupe particulièrement d'améliorer le « tableau d'ensemble » dans la partie occidentale de l'océan Indien, pour renforcer les efforts accomplis par les marines internationales dans le golfe d'Aden et la mer d'Oman », a expliqué Philip Holihead. « Sans une prise de conscience accrue de ce qui est en train de se passer dans le domaine maritime, les marines de petite taille et les garde-côtes de la région continueront d'être sérieusement limités dans leur capacité à intervenir efficacement dans la lutte contre la piraterie. »

Formation à l'échelle régionale : depuis avril 2010, au moins 16 cours ou ateliers de formation ont été organisés dans le cadre du programme du DCC. En 2011, une « matrice régionale des besoins en formation » a été créée en vue de planifier la formation tout au long de 2012 et à l'avenir. « Cette matrice accorde une plus grande importance aux liaisons entre les organismes juridiques et les agences chargées de l'application des lois maritimes. En outre, elle inclut des ateliers visant à promouvoir une approche inter-agences de la sécurité maritime », a précisé Philip Holihead. « Par ailleurs, une formation fondée sur les compétences requises dans l'exercice des fonctions de garde-côtes et englobant leurs aspects opérationnels, techniques et logistiques sera dispensée. »

Les membres du DCC ont instauré le Centre régional de formation maritime de Djibouti (DRTC) à la suite d'une résolution. Le centre, dont les travaux de construction ont commencé en septembre 2011 au port de Doraleh, sera la propriété du gouvernement de Djibouti, lequel en assurera le fonctionnement. Il devrait être achevé avant la fin 2012. Le DRTC coordonnera les besoins régionaux en matière de formation et assurera leur adéquation avec le déroulement concret de la formation, avec le concours de l'OMI et d'une petite équipe de l'Union européenne.

Législation nationale : il ne suffit pas de débarrasser la mer des pirates pour résoudre le problème. La lutte contre la piraterie doit également comporter une législation solide et des poursuites efficaces. Philip Holihead admet le caractère sensible et la complexité des initiatives prises pour traiter ces sujets. Malgré cela, certains États membres ont modifié leurs lois. D'autres sont en train de le faire et quelques-uns n'ont pas encore fait état d'une telle modification. « Pour avoir une stratégie efficace dans la lutte contre la piraterie, il est essentiel de disposer d'un processus juridique clair », a poursuivi Philip Holihead. « Les marines et les garde-côtes doivent disposer d'un cadre juridique solide et d'une législation nationale clairement définie, qui leur permettent de faire respecter la loi sur les mers afin de combattre les activités criminelles maritimes, comme la piraterie. Il est également nécessaire que les services chargés de faire respecter les lois maritimes nouent des liens solides avec la magistrature et le parquet, afin de traduire les criminels en justice. »

Renforcement des capacités : dans la Corne de l'Afrique, la piraterie est un phénomène relativement nouveau. Ce fait, conjugué à diverses carences régionales sur le plan naval, juridique et des communications, a conféré aux initiatives de lutte contre la piraterie le caractère d'une œuvre de longue haleine et hérissée de difficultés pour les États de la région. Néanmoins, Philip Holihead constate que des progrès ont été réalisés, même si beaucoup reste à faire. Il est probable que les trois premiers piliers du DCC renforceront le quatrième.

« Il n'est pas possible de créer sur le champ des capacités quand auparavant il n'y en avait aucune », a t-il ajouté. « Par nécessité, il s'agit d'un processus évolutif. »

Lorsque l'on tient compte du « renforcement des capacités » dans la lutte contre la piraterie basée en Somalie, il est évident qu'une telle croissance devra mettre en jeu davantage d'éléments que la défense efficace des domaines maritimes. La Somalie elle-même doit avoir la capacité de se gouverner efficacement mais aussi de poursuivre et d'incarcérer les pirates. Autre facteur peut-être encore plus important, ce pays doit œuvrer à l'avènement d'une société qui offre des opportunités au delà de la criminalité.

De récentes initiatives militaires ont cherché à faire en sorte que la Somalie soit sécurisée sur la terre ferme. Jairus Esibwe, directeur des ports et des statistiques au Comité maritime intergouvernemental permanent (ISCOS) de Mombasa, au Kenya, a déclaré que la lutte contre la piraterie nécessitait des efforts en mer comme sur la terre ferme. « Une certaine forme de tranquillité a été restaurée sur les routes maritimes au large de l'Afrique de l'Est », a indiqué Jairus Esibwe à *ADF* au printemps 2012. « L'effet combiné des attaques de l'armée kenyane sur les bases terrestres des pirates en Somalie et des patrouilles en mer de la marine kenyane s'est traduit par un certain retour au calme au cours des deux derniers mois. Les attaques des pirates surviennent en mer. Cependant, leurs appuis et leur logistique se trouvent sur la terre ferme. »

La nécessité de s'attaquer au problème de la piraterie sur la terre ferme autant qu'en mer est acceptée par la plupart des parties prenantes somaliennes. Des actions sont actuellement entreprises sur de nombreux fronts à l'échelle internationale pour que ce pays en proie aux conflits renoue avec la stabilité et l'état de droit. Philip Holihead a rappelé qu'au début de cette année, Koji Sekimizu, le Secrétaire général de l'OMI, avait engagé son organisation à participer aux initiatives des Nations Unies en vue de développer la Somalie. « Ces efforts constitueront le socle concret sur lequel reposera l'éradication de la piraterie, depuis l'intérieur de la Somalie. » ❑

MAGELLAN STAR
ST. JOHN'S
IMO 9242572

LES CAPITAINES DE NAVIRES *se préparent en prévision d'une attaque de* PIRATES

PERSONNEL *D'ADF*

CAPITAINE DE FRÉGATE CHRISTOPHER NODINE/MARINE AMÉRICAINE

LA FORMATION ET LES OBSTACLES SONT DES ÉLÉMENTS CLÉS POUR EMPÊCHER LES PIRATES DE S'EMPARER D'UN NAVIRE

Ces dernières années, les capitaines de navires faisant route dans des eaux infestées de pirates ont appris les meilleures pratiques pour éviter d'être capturés. L'Union européenne et le Centre de sécurité maritime - Corne de l'Afrique (MSCHOA) ont dressé des listes de contrôle regroupant certaines de ces pratiques utiles lors de la traversée des eaux hostiles du golfe d'Aden et de l'océan Indien. Voici quelques-unes de leurs recommandations :

PLUS ÉLEVÉ EST LE POINT D'ACCÈS, MIEUX CELA VAUT

Les pirates abordent habituellement un navire au point d'accès situé le plus bas au dessus de la ligne de flottaison. Ces points sont souvent la plage arrière ou la poupe. Les navires ayant un franc-bord (la distance entre la ligne de flottaison et le premier pont accessible) d'au moins 8 mètres ont une meilleure chance d'arrêter les pirates que les navires plus petits. Cependant, un large franc-bord n'est pas une garantie de succès contre des pirates. Des mesures de protection sont encore nécessaires.

LA VITESSE EST VOTRE MEILLEUR ATOUT

Rien n'est plus efficace contre les pirates que la simple vitesse. La vitesse peut être utilisée pour distancer les agresseurs et rend plus difficile l'abordage d'un navire. Selon un rapport du Bureau des opérations commerciales maritimes du Royaume-Uni (UKMTO) paru en août 2011, « à ce jour, il n'y a pas eu d'attaques signalées au cours desquelles les pirates ont abordé un navire qui filait à plus de 18 nœuds ».

Lorsqu'un navire identifie un bateau suspect, il doit accélérer pour atteindre immédiatement sa vitesse maximale de sécurité. Il est également important de changer de cap légèrement de manière répétée, sans perdre trop de vitesse. Le capitaine et l'équipage « devraient bien connaître les incidences des manœuvres en zigzag à bord de leur navire », pour tous les états de mer, précise le MSCHOA.

UTILISEZ LE COULOIR DE TRANSIT RECOMMANDÉ SUR LE PLAN INTERNATIONAL

Le couloir a ses propres procédures et règles. Emprunter le couloir pendant les heures recommandées est une pratique de sécurité essentielle pour tous les navires (voir page 20).

CONNAISSEZ LE MODE DE FONCTIONNEMENT DES PIRATES

Généralement les pirates utilisent des échelles, des cordes, des grappins et des perches ferrées pour aborder des navires. Lorsqu'ils réussissent à monter à bord d'un bateau, ils se fraient un chemin vers la passerelle pour en prendre le contrôle. Invariablement, ils portent des armes légères et des engins lanceurs de grenades. Le centre de sécurité maritime indique que la seule façon de repousser ces pirates est d'être formé et préparé à leur présence.

RESTEZ VIGILANT

Lorsqu'ils traversent des eaux dangereuses, les capitaines doivent avoir de nombreuses vigies en position, soit plus que le nombre habituel. Les vigies doivent savoir ce qu'il faut surveiller et comment signaler une activité suspecte. L'UKMTO recommande que les vigies se relaient plus fréquemment pour les quarts de surveillance, de façon à ce qu'elles soient les plus attentives possibles.

Les vigies doivent être équipées de jumelles, de préférence munies de verres anti-éblouissement. Des appareils de vision de nuit peuvent être utiles. Les capitaines doivent s'assurer que leurs systèmes radar sont soigneusement contrôlés. Installer des mannequins à des endroits stratégiques sur un navire donnera l'impression d'un équipage plus important. En revanche, les mannequins ne tromperont personne s'ils ne sont pas bien fabriqués.

La surveillance est un exercice délicat. Les navires nécessitent des vigies en grand nombre. Toutefois, ils doivent également ne pas exposer leur équipage à des risques excessifs. Il faut éviter que les vigies se trouvent dans les espaces de pont extérieurs pendant les périodes d'obscurité, afin qu'elles ne puissent pas devenir des cibles bien visibles.

PROTÉGEZ LA PASSERELLE

Généralement, les pirates ouvrent le feu sur la passerelle d'un navire pendant les attaques et ils se dirigent tout droit vers la passerelle une fois à bord. Une équipe à la passerelle doit porter des casques et des blousons en Kevlar pendant de telles attaques. L'UKMTO recommande que de tels casques et blousons ne ressemblent pas trop à des uniformes militaires. En effet, cela pourrait donner l'impression que les membres de l'équipage sont armés et prêts à riposter.

Généralement, les passerelles sont équipées de verre feuilleté, le type de verre utilisé pour les pare-brise, afin d'offrir une protection contre la projection de débris en cas d'attaque ou d'accident. Toutefois, cela ne suffit pas. Toute structure en verre devrait également être recouverte d'un film antidéflagrant.

Une passerelle préparée pour faire face aux pirates est comme une maison préparée pour faire face à un ouragan. Un tel navire comporte des plaques métalliques robustes destinées à protéger les fenêtres latérales et arrière mais aussi les portes latérales de la passerelle. Ces plaques doivent être installées de telle sorte qu'elles puissent être rapidement mises en place lors d'une attaque. Il a été démontré que les sacs de sable et un double revêtement de clôture ordinaire à mailles losangées réduisent l'impact d'une grenade propulsée par lance-roquettes.

Le coût de la conduite des affaires

Pour dissuader les attaques, l'Organisation maritime internationale recommande vivement aux armateurs d'équiper leurs navires de dispositifs défensifs, à l'aide de barbelé à lames tranchantes, de peinture anti-escalade, de clôtures électriques, de lances à eau à haute pression et de canons soniques. Le dispositif le plus efficace de tous est une « citadelle » (souvent la salle des machines), un centre de contrôle fortifié où l'équipage peut surmonter l'attaque en attendant sa conclusion.

Équiper un navire de dispositifs défensifs contre la piraterie peut s'avérer cher. Par exemple, construire une citadelle de base coûte environ 180.000 dollars, 450.000 si elle est à l'épreuve des balles.

Même avec de telles améliorations défensives, les primes d'assurance pour les navires qui transitent par les eaux dangereuses du golfe d'Aden ont augmenté de façon exponentielle. Les primes de risque de guerre ont monté en flèche, de 300 pour cent entre 2008 et 2010. L'assurance de la coque a doublé entre 2010 et 2011.

Profil du Navire et Moyens de Dissuasion

PERSONNEL DE SÉCURITÉ ARMÉ

Le recours à du personnel de sécurité armé privé est une pratique controversée, mais efficace. Aucun navire ayant à son bord une équipe de sécurité n'a jamais été détourné.

SALLE SÉCURISÉE/CITADELLE

L'équipage d'un navire doit avoir une salle sécurisée pour s'y réfugier en cas d'abordage par des pirates. Les citadelles doivent être équipées de provisions, de dispositifs de communication avec l'extérieur et d'autres instruments.

CORNE DE BRUME ET FEUX DE NAVIGATION

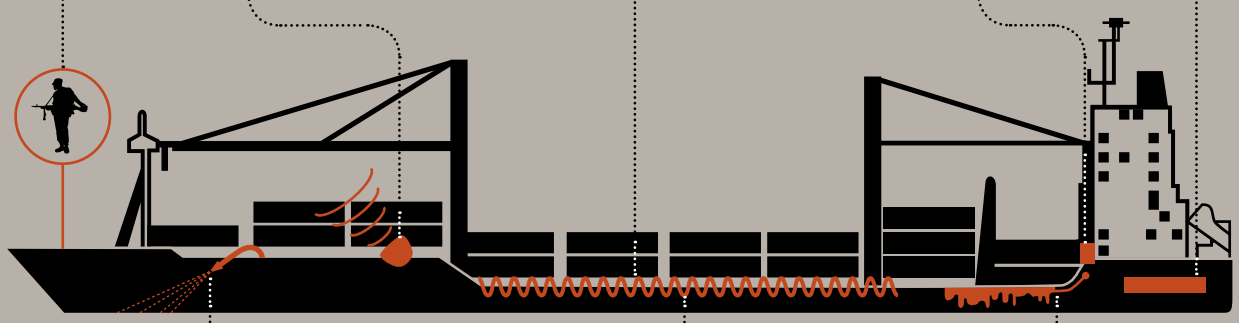
Le déclenchement d'une corne de brume alerte l'équipage en cas d'attaque. Les feux de navigation font savoir aux pirates qu'ils ont été repérés.

BARRICADES

Des couches de barbelé à lames tranchantes peuvent être un puissant élément de dissuasion, en particulier autour de la poupe où l'accès est le plus facile.

BLOCAGE DES ACCÈS

En prenant des dispositions prudentes, toutes les portes et les écoutilles que les pirates pourraient utiliser pour prendre contrôle d'un navire ont été sécurisées.



LANCES À INCENDIE

Des lances à incendie en réseau, contrôlées à distance, projettent des tapis d'eau qui peuvent empêcher l'abordage.

CLÔTURE ÉLECTRIQUE

Utilisez des clôtures, en même temps que des panneaux d'avertissement, à la fois à l'attention des pirates et de l'équipage du navire. Les clôtures électriques ne sont pas recommandées pour les navires transportant des hydrocarbures.

SURFACES GLISSANTES

La mousse et certaines peintures spéciales peuvent rendre glissante une surface que les pirates sont incapables d'escalader.

ILLUSTRATION D'ADF

INSTALLEZ UNE COURSE D'OBSTACLES

Avant que les pirates ne prennent le contrôle d'un navire, ils doivent arriver à la passerelle. Les capitaines doivent identifier les voies d'accès que les pirates pourraient emprunter pour parvenir à la passerelle et veiller à sécuriser toutes les portes et toutes les écoutilles qu'ils pourraient utiliser. Les capitaines doivent se mettre dans l'état d'esprit des pirates mais aussi identifier et bloquer toutes les voies donnant accès à la salle des machines. Toutefois, si des écoutilles ou des entrées de portes sont bloquées, il faut prendre garde à ce que l'équipage dispose toujours d'échappées.

EMPÊCHEZ LES PIRATES D'ABORDER LE NAVIRE

Les capitaines doivent faire en sorte que les points d'accès à leurs navires soient plus élevés et plus difficiles à escalader. Le barbelé à lames tranchantes est un outil efficace pour tenir à distance les pirates, mais uniquement s'il est utilisé à bon escient. Le fil barbelé bon marché de type agricole est trop fin et ne comporte que trop peu de picots au mètre pour être efficace. Le barbelé à lames tranchantes fabriqué à partir d'acier à haute résistance est l'outil adéquat pour cette tâche. L'objectif est de faire en sorte que les points d'entrée d'un navire ressemblent à une prison, en utilisant du barbelé à boudin à lames tranchantes, avec des spires de 730 mm ou 980 mm de diamètre.

Quelques conseils à propos de l'utilisation du barbelé à lames tranchantes :

- Il devrait être déployé le long de l'extérieur du navire, suspendu. Ainsi, il est plus difficile pour les pirates d'accrocher leurs échelles et leurs perches ferrées à la structure du navire.
- Les navires nécessitent plus d'une couche de rouleaux de barbelés. Un double rouleau voire même un triple rouleau de barbelé est beaucoup plus efficace.
- Le barbelé doit être solidement attaché au navire, en de multiples points.

Le fil et les barrières électrifiés peuvent être efficaces. Toutefois, ces dispositifs ne sont pas sûrs pour les navires-citernes. Les navires utilisant des barrières, des clôtures ou des fils électrifiés doivent installer des panneaux d'avertissement en somali, là où les pirates peuvent les voir. Les panneaux d'avertissement doivent être installés à l'attention de l'équipage également. Il n'est pas inutile de bluffer en installant des panneaux d'avertissement même si le navire n'a pas été électrifié.

ENVISAGEZ L'EAU OU LA MOUSSE

Les lances à eau et les lances à mousse peuvent réellement décourager les pirates qui tentent d'aborder un navire. En revanche, ils ne devraient pas être utilisés manuellement, car cela rend l'opérateur vulnérable aux coups de feu des pirates. Les tuyaux et les dispositifs de projection de mousse doivent être mis en place à tous les points d'accès pouvant être empruntés par les pirates. Lorsque des lances d'incendie à haute pression sont utilisées, les navires doivent être munis de déflecteurs de protection pour empêcher les pirates de les mettre hors service. Certains armateurs utilisent des canons à eau qui projettent de l'eau en arc de cercle vertical, protégeant une grande partie du navire.

UTILISEZ CE DONT VOUS DISPOSEZ DÉJÀ

Les capitaines peuvent souvent utiliser les pompes de ballastage de leur navire pour inonder le pont. Ainsi, un tapis d'eau s'écoule sur les côtés. Certains navires peuvent inonder leur pont dans leur mode normal de déversement de trop-plein, alors que d'autres navires nécessitent une tuyauterie spéciale. Les buses d'injection de vapeur peuvent être efficaces, mais seulement dans des emplacements fixes. En outre, elles ne peuvent pas être utilisées manuellement. La mousse a l'avantage d'être glissante et de désorienter. Mais, la mousse extinctrice d'un navire ne fait pas l'affaire. La mousse utilisée doit être d'un autre type que celle intégrée

La marine allemande intercepte un bateau-mère avec à son bord des pirates présumés, à 60 milles nautiques au large des côtes de la Tanzanie. Les Allemands ont également intercepté un skiff de pirates et ont placé en détention sept pirates présumés. Les deux bateaux ont été détruits.

REUTERS

à l'équipement de lutte contre l'incendie d'un navire, l'utilisation de cette dernière devant être réservée à la lutte contre les incendies.

FAITES DU BRUIT

Les capitaines doivent déclencher l'alarme et les sifflets pendant une attaque ou en cas de menace d'attaque. Une telle alarme alerte l'équipage et fait également savoir aux pirates qu'ils ont été vus et identifiés. Ces alarmes et sifflets doivent être distincts et ne doivent pas être confondus avec d'autres alarmes. Les équipages doivent être familiarisés avec chaque alarme présente sur un navire mais aussi savoir où se diriger et quoi faire si l'alarme piraterie est déclenchée.

UTILISEZ BEAUCOUP DE LUMIÈRES

Outre les lumières requises pour se conformer au Règlement international relatif à la prévention des abordages en mer, les navires doivent être équipés de projecteurs pouvant être utilisés immédiatement en cas de besoin. Bien que les attaques de nuit par les pirates soient rares, des attaques à l'aube dans des conditions de faible luminosité ont été signalées.

Lorsqu'ils traversent des zones de navigation dangereuse, les navires doivent uniquement utiliser leurs feux de navigation, réservant toute autre forme de signalisation lumineuse au moment où une attaque survient, afin de montrer aux pirates qu'ils ont étés repérés. Les feux de navigation ne devraient pas être éteints la nuit.

NE DONNEZ AUCUNE ARME AUX PIRATES

La nature de la piraterie dans le golfe d'Aden et dans l'océan Indien a ceci de particulier que les pirates se déplacent et abordent les navires avec très peu d'équipement. En règle générale, ils n'ont pas les instruments nécessaires qui leur permettraient de pénétrer de force dans les aires sécurisées. Les équipages ne devraient laisser aux pirates aucun équipement à portée de main qu'ils pourraient utiliser pour prendre le contrôle d'un navire. Toutes fournitures de soudage ou tous produits inflammables à proximité de la passerelle devraient être recouverts de sacs de sable ou de couvertures en Kevlar.

DÉSIGNEZ UN POSTE DE RASSEMBLEMENT OU UNE « CITADELLE »

Si les membres d'équipage doivent abandonner la passerelle, ils doivent se rassembler dans un emplacement sûr, de préférence au cœur du navire, où ils peuvent se protéger des balles et des grenades. C'est une solution à court terme, fondée sur la conviction que seule une protection temporaire est nécessaire jusqu'à ce qu'une intervention se produise.

La meilleure solution est celle d'une citadelle, une zone désignée construite à l'intérieur du navire, où l'équipage peut se rassembler en sécurité pour une période de temps prolongée. Il est préférable que des experts se chargent de la conception d'une citadelle adéquate. En effet, chaque navire est particulier et nécessite une citadelle adaptée à son agencement. L'accès de l'équipage à la citadelle est une composante clé de sa conception. Si un seul membre d'équipage ne peut pas avoir accès à la citadelle, son aménagement même n'a plus de raison d'être.

Une citadelle adéquate doit comporter un poste radio émetteur/récepteur autonome. Les équipages ne peuvent pas dépendre uniquement du système de communications VHF de leur navire. Un deuxième système est nécessaire, pour des raisons de polyvalence et en tant que système de secours. Une citadelle doit également être conçue de manière à interdire aux pirates l'accès aux systèmes de navigation et de propulsion du navire.

Selon INTERTANKO, une association de l'industrie pétrolière, entre septembre 2010 et la fin janvier 2011, il y a eu 21 incidents signalés d'attaques contre des navires marchands équipés de citadelles. « Les rapports suggèrent que la présence d'une citadelle a été décisive pour contrecarrer 14 de ces attaques », a indiqué l'association.

UTILISEZ DES CAMÉRAS

La télévision en circuit fermé permet à un capitaine et à l'équipage de contrôler une attaque à partir d'une position non exposée. Les caméras devraient être installées dans des zones vulnérables aux attaques et les écrans intégrés à l'arrière de la passerelle dans une zone protégée. Des écrans sont également nécessaires dans une citadelle ou dans un point de rassemblement sûr.

ENVISAGEZ DES AGENTS DE SÛRETÉ ARMÉS

Le recours à des gardes armés pour repousser les pirates a ses défenseurs et ses détracteurs. Certaines autorités maritimes estiment que les gardes peuvent faire plus de tort que de bien. Toutefois, il n'en demeure pas moins qu'aucun navire employant des gardes armés n'a jamais été détourné.

IL EXISTE UNE BONNE TECHNIQUE DE SECOURS

Si les forces armées montent à bord d'un navire pendant une attaque, l'équipage du navire doit rester en position baissée sur le pont. Les membres de l'équipage doivent se couvrir la tête des deux mains, pour montrer qu'ils ne sont pas armés. En tout premier lieu, les membres de l'équipage doivent faire comprendre qu'ils ne sont pas les agresseurs. Ils doivent être préparés à être interrogés de manière pressante en vue d'établir leur identité. À nouveau, ils doivent être formés au préalable. Voici quelques autres suggestions. Il faut reconnaître qu'il n'existe pas de langue standard unique pour toutes les forces armées de la région. Par conséquent, les erreurs de communication sont courantes. En outre, les membres d'équipage ne devraient jamais exhiber un appareil photo et prendre des photos avec un flash. L'usage d'un flash est souvent perçu comme un acte hostile.

SACHEZ QUE LA PIRATERIE ÉVOLUE CONSTAMMENT

Les tactiques des pirates de la Somalie peuvent changer. Auparavant, ils utilisaient de grands navires volés pour en faire leurs bases d'opérations. Mais, à la mi-2012, ils utilisaient à nouveau des bateaux de plus petite taille, pour se fondre davantage dans le décor. Selon l'UKMTO, il est possible que les pirates mettent au point des méthodes et un équipement leur permettant d'aborder des navires rapides. En plus, il a été signalé qu'ils ont abordé des navires à travers les hublots et les écoutilles. D'après INTERTANKO, les pirates sont en train d'élaborer des tactiques visant à pénétrer dans les citadelles.

Les capitaines doivent se mettre dans la tête des pirates. Les équipages devraient pratiquer l'abordage de leur propre navire, afin de déterminer les méthodes les plus susceptibles d'être utilisées par les pirates et de concevoir les meilleures manières de les contrecarrer. ❑

AGENCE FRANCE-PRESSE

LE COULOIR
est le meilleur outil de lutte contre la piraterie

LE COULOIR DE TRANSIT RECOMMANDÉ SUR LE PLAN INTERNATIONAL DANS LE GOLFE D'ADEN EST BIEN PLUS QU'UNE VOIE MARITIME : C'EST UN PLAN INTÉGRAL.

PERSONNEL D'*ADF*

Il est impossible de traverser les 530.000 kilomètres carrés du golfe d'Aden en totale sécurité. En revanche, pour les marins qui doivent entreprendre cette traversée, il est recommandé de prendre certaines précautions.

Les navires devraient se déplacer en convoi, accompagnés d'un bâtiment de guerre. Le convoi devrait consister en 14 navires marchands (au maximum), de préférence se déplaçant à des vitesses de plus de 18 nœuds. Dans la mesure du possible, le déplacement devrait s'effectuer la nuit, car les attaques des pirates sont extrêmement rares une fois la nuit tombée.

Pendant la journée, l'équipage devrait être capable d'identifier des pirates à quatre kilomètres de distance. Les navires devraient se déplacer en formant deux colonnes. Ainsi, une fois qu'un bateau suspect est repéré, un navire peut le signaler au reste de la flotte, augmenter sa vitesse et commencer les manœuvres d'évitement.

Toutefois, la plus importante précaution à prendre en matière de sécurité est d'utiliser le Couloir de transit recommandé sur le plan international (IRTC). Ce couloir est l'outil le meilleur et le plus efficace de prévention de la piraterie dans le golfe. Son principe est simple : un corridor de navigation étroit est mis en place dans le golfe, afin de n'avoir à patrouiller que dans cette zone.

Le couloir actuel a été tracé en 2009 pour tenir compte des dernières analyses de l'activité des pirates dans le golfe. Par conséquent, il incorpore les avis recueillis auprès de l'industrie du transport maritime. Le chercheur Thomas Tsilis indique que le couloir est à présent situé loin des zones de pêche établies, avec pour résultat une baisse des fausses alertes à la piraterie.

Le couloir comporte des voies en direction de l'est et de l'ouest, chacune d'une largeur de 5 milles nautiques, séparées d'une voie « médiane » de 2 milles nautiques. L'utilisation du couloir comprend des recommandations détaillées indiquant aux capitaines ce qu'il faut faire quand un bâtiment d'escorte n'est pas disponible. Dans de tels cas, il est vivement recommandé aux capitaines de se déplacer dans le cadre de « transits en groupe » au cours desquels ils voyagent avec d'autres navires de vitesse similaire. Les périodes d'utilisation du couloir pour les différents groupes sont calculées de façon à ce que les navires traversent pendant la nuit les zones considérées statistiquement comme étant les plus dangereuses et de sorte que tous les navires, indépendamment de leur vitesse, se déplacent ensemble au point du jour.

Il est recommandé aux navires de se déplacer à une vitesse de 2 nœuds inférieure à leur vitesse maximale de sécurité, afin de garder une réserve de vitesse en cas d'attaque. Si un navire emprunte le couloir sans pouvoir participer à un transit en groupe ni disposer d'une escorte militaire, il lui est recommandé de naviguer à sa vitesse maximale.

Les navires se déplaçant à une vitesse supérieure à 18 nœuds peuvent généralement naviguer en sécurité la nuit, en traversant les zones les plus à risque sous le couvert de l'obscurité. Un navire se déplaçant à 20 nœuds peut traverser plus de la moitié du couloir la nuit. Même durant la journée, un navire se déplaçant à 20 nœuds n'est pas une cible facile pour les pirates.

Les directives concernant le couloir font remarquer qu'une parfaite synchronisation des navires se déplaçant en groupe n'est pas possible ou n'est même pas toujours

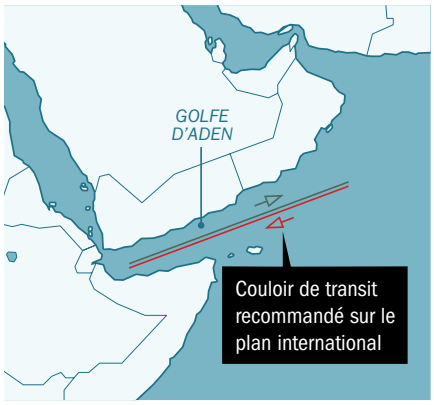


ILLUSTRATION D'*ADF*

préférable : « Même si un navire ne peut pas apercevoir d'autres bateaux au début de son transit, d'autres navires participant au même transit convergeront pendant la phase cruciale du transit. Pour cette raison, il est plus important qu'un navire entre dans l'IRTC au bon moment et ne s'arrête pas pour attendre d'autres navires. »

Trois forces navales internationales patrouillent dans le couloir, dans lequel d'autres bâtiments de guerre font des allées et venues. Chaque jour, environ 20 navires des forces navales internationales patrouillent dans le golfe, selon des responsables de la Marine américaine. Il existe également plus d'une dizaine de forces navales indépendantes venant de plusieurs pays, notamment la Chine, l'Inde, le Japon, la Malaisie et la Russie. Les forces navales indépendantes collaborent avec les trois forces principales afin de déterminer les « zones de responsabilité » établies en vue de patrouiller dans le couloir et les zones environnantes. Par exemple, l'itinéraire d'escorte de la Chine, début 2012, se situait à environ cinq milles nautiques au nord du couloir.

Les résultats sont éloquents. Selon le magazine *World Trade 100*, 21.000 navires traversent le golfe d'Aden chaque année, même si la revue *Naval War College Review* évalue plutôt ce nombre à près de 30.000. Onze pour cent des expéditions mondiales de pétrole transitent par le golfe. D'après les observations de l'OTAN, le couloir est si efficace qu'en 2010 « il n'y a pas eu d'attaque réussie sur des navires se conformant aux périodes et aux vitesses de transit en groupe ». ❑

SYSTÈMES D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE

Les systèmes d'identification automatique (AIS), obligatoires sur la plupart des navires de charge et sur tous les paquebots depuis 2004, permettent aux autorités de contrôler et de surveiller le trafic maritime. Le Système mondial d'information sur la sécurité et la sûreté maritimes échange les informations signalées par AIS à travers un réseau de stations de base réparties dans plus de 60 nations participantes dans le monde entier.

Les capitaines de certains navires ont été accusés d'éteindre leurs dispositifs AIS lors de la traversée du golfe d'Aden. Certains pensent que si les navires environnants ont tellement d'informations sur eux, les pirates en profiteront également. Selon des directives antérieures, si le capitaine pense que les transmissions peuvent compromettre la sécurité du navire, « l'AIS peut être éteint ». L'Organisation maritime internationale recommande désormais de laisser l'AIS allumé à tout moment, y compris dans les zones à risque élevé.

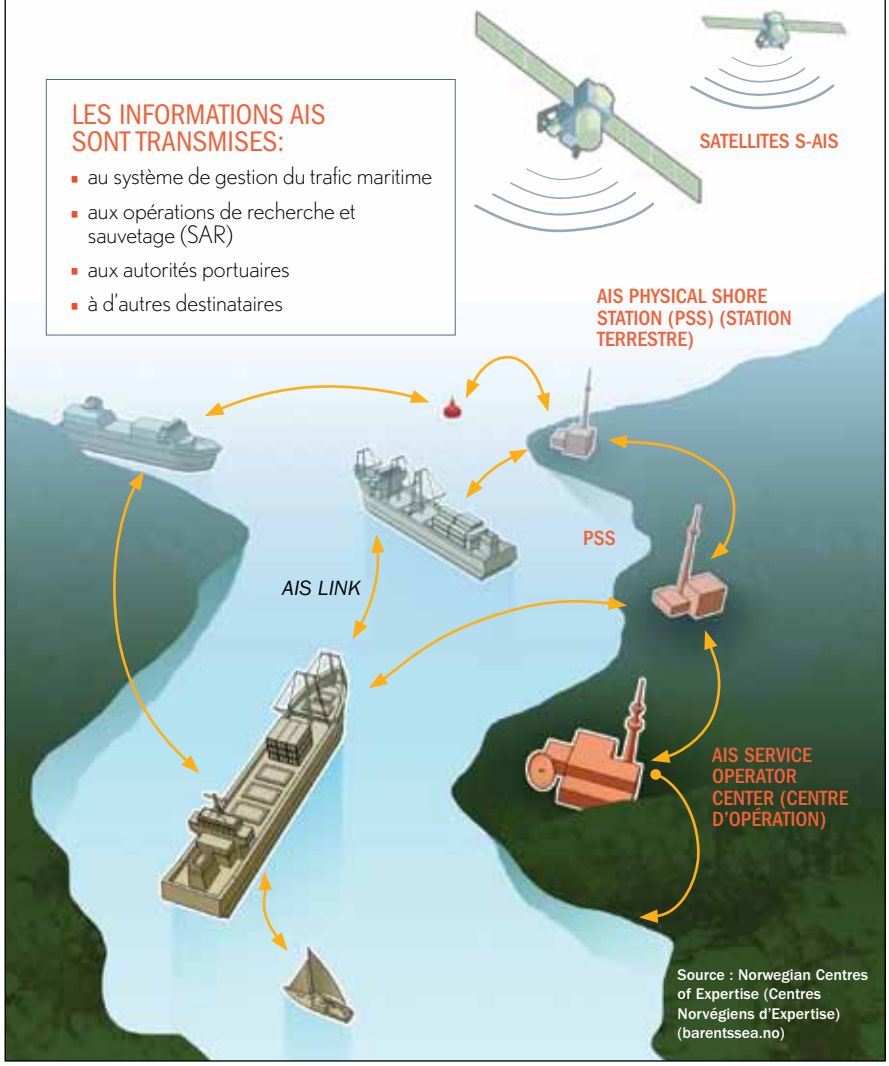


ILLUSTRATION D'*ADF*

Un commando de la Marine sénégalaise garde des membres de l'équipage de l'USS Simpson après son arraisonnement, au cours de Saharan Express 2012. Cet exercice simule les problèmes d'abordage d'un navire suspecté de trafic de drogues ou de pêche illégale.

QUARTIER-MAÎTRE BRIAN GLUNT/MARINE AMÉRICAINE

ÉCOLE D'ABORDAGE

L'exercice Saharan Express entraîne des équipes à reprendre possession des mers

PERSONNEL D'*ADF*

À 8 heures, un matin d'avril, le bateau de pêche nommé le Stingray dansait sur les eaux gris-vert de l'océan Atlantique, au large des côtes du Sénégal et de la Mauritanie. Comme beaucoup de bateaux de la région, il pratiquait la pêche illégale. D'après son permis, il pêchait au chalut des poissons de fond et des crevettes. Mais, en réalité, il remontait d'énormes quantités de thon. Son système d'identification automatique était éteint pour ne pas être détecté.

Le resquillage a pris fin au moment où une voix éraillée a annoncé par la radio VHF : « MV Stingray, nous voulons vérifier votre manifeste et vos documents ». Le Stingray allait être arraisonné par une équipe de commandos de la Garde côtière cap-verdienne bien décidée à restaurer l'ordre public sur les mers.

Tout cela faisait partie du scénario mis en place par les organisateurs de Saharan Express 2012, un exercice naval multinational. Le rôle du Stingray était joué par l'USS Simpson. Cette frégate de 138 m de long de la Marine américaine, comptant à son bord plus de 200 marins, est spécialement conçue pour lancer des missiles guidés.

L'exercice était destiné à simuler des menaces réelles qui affectent ces eaux, la pêche illégale mais aussi le trafic d'armes, de drogue et d'êtres humains, qui ont proliféré ces dernières années. La pêche illégale est probablement la plus coûteuse. Selon une estimation, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) dépasse de 40 % la pêche légale dans les eaux d'Afrique de l'Ouest. Selon le Centre mondial sur le poisson, en 2006, la Mauritanie, le Sénégal et la Guinée-Bissau ont été dépossédés de 140 millions de dollars à cause de la pêche illégale.

Saharan Express permet à ces pays de faire étalage de leur force et de lutter contre la criminalité maritime. Au bout de la seconde année, les organisateurs se félicitent des résultats. En 2012, le Cap Vert, la France, la Gambie, la Mauritanie, le Maroc, le Sénégal, l'Espagne, le Royaume-Uni et les États-Unis ont participé en envoyant des navires à Dakar, au Sénégal. Le Liberia et la Côte d'Ivoire ont envoyé des observateurs, dans l'optique de participer dans les années à venir.

« Nous essayons de développer un concept sous-régional pour essayer de travailler ensemble, de lutter ensemble, » a déclaré le capitaine Moussa Fall, adjoint N3 de la Marine sénégalaise. « Parce-que les menaces sont les mêmes dans toutes la sous-région ».

Selon les organisateurs, les criminels actifs dans ces eaux cherchent les points faibles sur la carte. Ils ciblent les pays qui n'ont pas les moyens de faire respecter leur zone économique exclusive (ZEE). En outre, ils opèrent dans des zones limitrophes où ils peuvent déjouer les radars et s'enfuir dans les eaux territoriales d'un autre pays, s'ils sont poursuivis.

« La plupart des activités illicites sont perpétrées le long des frontières », a déclaré le capitaine de corvette Mike Meydenbauer, du service de la coopération et de la sécurité, à l'ambassade des États-Unis à Dakar. « Nous avons vu sur les radars qu'ils utilisent la zone entre deux ZEE pour éviter de se faire prendre ».

C'est donc exactement dans les eaux limitrophes entre le Sénégal et la Mauritanie et entre le Sénégal et la Gambie que l'exercice a eu lieu.

« Nous ne faisons que pêcher »

À 9 heures du matin, les hommes à bord du Stingray ont pu voir le navire de la garde côtière cap-verdienne, le Guardio, comme un petit point à l'horizon. Le capitaine du Guardio avait contacté au préalable le Stingray par radio pour lui demander de préciser son indicatif radio international, son numéro de permis, son dernier port d'escale, son port d'enregistrement mais aussi le contenu et le poids de sa cargaison.

« Mais, monsieur, nous ne faisons que pêcher. Nous avons du poisson à bord », a expliqué le capitaine du Stingray, à l'apparence nerveuse, qui était joué par Craig Sperry, un spécialiste 3 opérationnel de la Marine américaine.

Les CINQ CLÉS *de l'abordage*

1 **EFFECTUEZ UNE INSPECTION DE SÉCURITÉ :** Un navire suspecté de trafic ou de pêche illégale sera probablement vétuste et mal entretenu. De plus, il est connu qu'une fois pris, les équipages frauduleux sabordent leur propre navire pour détruire les preuves de leur délit. Une première inspection de sécurité doit comprendre une visite à la salle des machines pour vérifier l'état de navigabilité du navire.

2 **GARDEZ LE CONTRÔLE DE L'ÉQUIPAGE :** L'équipage d'un navire abordé peut se montrer agressif et malveillant. Tous les membres de l'équipage doivent être fouillés pour s'assurer qu'ils ne portent pas d'armes et gardés dans un endroit bien visible. S'ils résistent, menottez-les. La majeure partie des équipages de navires pratiquant la pêche illégale ne parle pas la langue de l'équipe d'abordage. Il faut donc s'exercer à l'avance à la communication par signes clairs et gestes fermes.

3 **ÉTABLISSEZ DE BONNES COMMUNICATIONS :** L'équipe d'abordage doit immédiatement communiquer avec sa Marine ou le navire-mère de la Garde côtière pour prévenir le capitaine de la situation à bord, soit par la radio HF ou VHF du navire d'abordage soit par radio tactique portative. De plus, comme les membres de l'équipe d'abordage se trouveront à différents points du navire abordé, il est parfois utile d'utiliser le système de sonorisation du navire pour relayer les informations.

4 **INSPECTEZ À FOND LE NAVIRE ET VÉRIFIEZ SES DOCUMENTS :** Les drogues, les armes et les cargaisons illicites seront bien cachés. Il se peut que le poisson présent dans la cale ne corresponde pas au tonnage ou au type figurant sur le registre du navire. Le permis, les documents d'identification et le certificat international de sûreté du navire peuvent contenir des informations erronées. Ils doivent tous être vérifiés et l'équipe d'abordage doit être formée au dépistage des anomalies.

5 **ASSUREZ-VOUS QUE L'ÉQUIPE D'ABORDAGE RÉPONDE AUX OBJECTIFS NATIONAUX :** les effectifs de la marine et de la Garde côtière sont restreints dans tous les pays. Si la pêche illégale est la principale activité criminelle menaçant les eaux d'un pays, l'équipe d'abordage doit concentrer ses ressources sur les zones de prévalence et celles où sont localisés les navires suspects. Inversement, si le principal problème est le trafic de drogue, d'êtres humains ou la piraterie, les équipes d'abordage devront adapter leur tactique en conséquence.

Pourtant, certaines réponses de Craig Sperry n'étaient pas convaincantes. Il ne connaissait pas le tonnage exact de sa cargaison et donnait des réponses contradictoires sur la nationalité de son équipage. L'équipe cap-verdienne a alors décidé qu'il était temps d'arraisonner le navire.

« Nous allons envoyer une équipe d'abordage », a annoncé la voix venant du Guardio.

Les membres de l'équipe capverdienne ont ordonné au capitaine du Stingray de changer de cap pour créer une dérive, de sorte que la coque du bateau bloque le vent et les vagues. Ils ont ordonné à l'équipage de descendre l'échelle de pilote jusqu'à un mètre au-dessus de l'eau et de réduire la vitesse à 4 nœuds. En effet, grâce à leur formation, ils savent qu'il est plus facile d'aborder un navire à vitesse réduite qu'un navire arrêté, parce qu'il ne tangue pas autant.

« Rassemblez votre équipage sur le pont avant », a ordonné le capitaine du Guardio, de façon à ce que les hommes du Stingray soient tous visibles sur le pont avant.

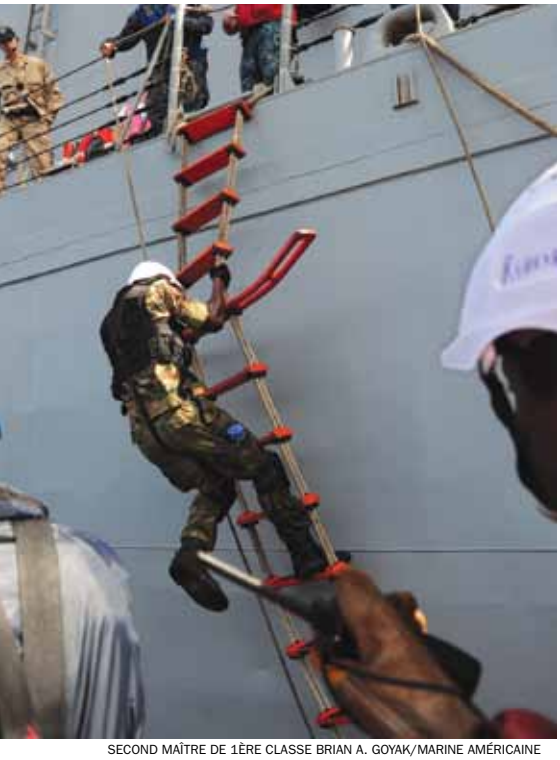
« Mais, nous ne faisons que pêcher. Nous ne faisons rien de mal », a expliqué Craig Sperry. « Nous nous occupons de nos affaires, c'est tout ».

Alors qu'elle s'approchait du navire en rebondissant sur les vagues dans un canot gonflable à coque rigide, l'équipe cap-verdienne a fait une manœuvre en fer à cheval pour faire le tour du navire et en avoir une vue à 360 degrés. L'équipe voulait s'assurer qu'il n'y avait pas de menace visible à bord.

Lorsque l'équipe a accosté l'imposant navire, les six hommes ont grimpé avec agilité les dix mètres d'échelle de corde, malgré une mer agitée et des vents violents qui ont arraché le casque d'un des hommes. À bord, les membres de l'équipe ont rapidement pris le contrôle du navire. Armés de fusils d'entraînement bleus ils ont monté la garde à des endroits stratégiques et fouillé les trois membres d'équipage du Stingray, pour s'assurer qu'ils ne dissimulaient pas d'armes.

Le 1er lieutenant Kahbi Batista, du Cap Vert, est monté sur le pont pour interroger le capitaine et vérifier les documents du navire. Un autre membre de l'équipe est descendu à la salle des machines pour s'assurer que le navire était sûr et en état de naviguer. Ces opérations sont importantes car, dans de rares cas, l'équipage d'un navire en infraction essaiera de le couler pour éviter d'être capturé.

Sur le pont, Kahbi Batista s'est retrouvé face au capitaine Sperry, joyeusement insubordonné. Il refusait de rester tranquille, donnait des réponses évasives et plaisantait. « Ça chatouille ! », a-t-il gloussé, alors qu'on le fouillait. Cela faisait partie du scénario. En effet, le capitaine et l'équipage d'un navire pris en train de commettre une infraction peuvent être hostiles et évasifs. D'autres membres de l'équipage du Stingray ont fait comme s'ils ne parlaient pas anglais, forçant ainsi l'équipe cap-verdienne à s'exprimer par signes pour se faire comprendre. Les barrières linguistiques sont fréquentes sur les navires arraisonnés.



SECOND MAÎTRE DE 1ÈRE CLASSE BRIAN A. GOYAK/MARINE AMÉRICAINE

PERSONNEL D'*ADF*

À gauche : le 1er sergent Manuel Ribeiro de la Garde côtière capverdienne grimpe une échelle de corde pour monter à bord de l'USS Simpson, au cours d'un exercice de visite, d'abordage, de recherche et de saisie, dans le cadre de Saharan Express 2012.

À droite : le 1er lieutenant Kahbi Batista du Cap Vert communique avec son équipe d'abordage par radio tactique après avoir arraisonné l'USS Simpson.

Plus tard, Craig Sperry a souri lorsqu'il a commenté cette scène. « J'essaye de les stresser un peu. Pas au point de déclencher une bagarre, mais j'essaye de les faire sortir de leurs gonds. »

Cependant, Kahbi Batista n'a pas mordu à l'hameçon. « Vous allez nous aider à faire notre travail, tout en restant très calme », a-t-il expliqué au capitaine.

Kahbi Batista a envoyé ses hommes dans la cale pour vérifier le poisson et le comparer avec la prise autorisée. En fait, le Stingray avait plus que doublé son quota. Kahbi Batista a examiné tous les permis du Stingray et pris des photos de l'ensemble des documents. Il a pris le contrôle du système intercom du Stingray. Étant donné qu'un de ses hommes avait simulé une blessure à la jambe au cours de l'abordage, il a ordonné à deux hommes de panser et de stabiliser le soldat blessé.

Au bout d'une bonne demi-heure, Kahbi Batista a annoncé la mauvaise nouvelle au capitaine : le Stingray était en mauvaise posture.

« Pour l'heure, nous avons beaucoup de problèmes », a déclaré Kahbi Batista en parcourant les documents. « Vous n'avez pas d'autorisation pour pêcher dans ces eaux. Les papiers de votre équipage comportent des fausses dates de naissance. Les informations concernant le poisson que vous avez à bord sont fausses. Vous n'avez pas de déclaration d'entrée dans nos eaux territoriales et votre AIS n'est pas branché. Vous allez donc retourner au port sous escorte. »

« Nous devons sécuriser les eaux »

Après l'intervention, l'équipe capverdienne et les instructeurs de la Marine américaine se sont réunis en cercle sur le pont avant pour évaluer le succès de l'exercice d'abordage. Il y a eu quelques légères critiques : certains membres de l'équipe avaient négligé de sécuriser leur arme dans leur dos, lorsqu'ils fouillaient l'équipage. Tous les coins du navire n'avaient pas été inspectés. Des mesures plus strictes auraient dû être prises contre le capitaine récalcitrant. « S'il plaisante, s'il ne coopère pas, alors passez-lui les menottes et faites-le asseoir dans un coin », a expliqué un instructeur. « N'acceptez pas un tel comportement. »

Suite à la page 29

« Le Cap-Vert, c'est l'eau ; toute notre économie dépend beaucoup de l'eau. Du point de vue du tourisme, de l'économie voire de la sécurité alimentaire, nous devons sécuriser l'eau. »

—1er lieutenant. Kahbi Batista de la Garde côtière cap-verdienne

UNE CONCENTRATION RÉGIONALE

Outre l'amélioration des capacités tactiques, Saharan Express vise à encourager la coopération régionale.

L'une des facettes essentielles de l'exercice de 2012 a été le relais instantané des informations entre les Centre des Opérations maritimes (COM) dans les quatre pays participants d'Afrique de l'Ouest, à savoir le Cap Vert, la Gambie, la Mauritanie et le Sénégal. Les COM sont les salles de contrôle où les hommes de quart surveillent le trafic maritime 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Chaque COM affiche des données radar intégrées sur une carte qui permet aux hommes de quart de suivre les navires dans leurs eaux en temps réel et, si nécessaire, d'envoyer un bâtiment pour intercepter un navire suspect ou en détresse.

En théorie, les COM devraient échanger des informations avec leurs partenaires dans les pays voisins, en particulier s'ils constatent qu'un navire suspect passe dans une ZEE limitrophe. Toutefois, pour des raisons de méfiance, de barrières linguistiques et de faible technologie, cela n'est pas toujours le cas en Afrique de l'Ouest.

« Le principal objectif ici est d'amener tous ces pays à coordonner leurs informations lorsqu'ils patrouillent le long de la frontière », a déclaré le capitaine de corvette Mike Meydenbauer du Bureau de la coopération en matière de sécurité à l'ambassade des États-Unis à Dakar. « De cette manière, un navire de patrouille sort au même moment dans le pays voisin. Si le navire fuit un pays, l'autre pays est là pour l'arrêter. »

Au cours de Saharan Express, des hommes de quart ont relayé les informations à d'autres COM par radio HF et par messagerie instantanée sur Internet. Les COM ont aussi correspondu avec deux avions de surveillance au-dessus des sites d'exercice et les navires de tous les pays participant à l'exercice.

Pour les participants, cette coordination est un énorme pas en avant. « Avant, nous n'avions pas de contact direct avec les COM de la région », explique le lieutenant de vaisseau Ahmed Salem Maouloud de la Marine mauritanienne, qui supervise le COM de la capitale Nouakchott. « Si je recevais un signal de détresse dans les eaux sénégalaises, je devais contacter l'état-major, le ministère de la Défense, le ministère des Affaires étrangères du Sénégal et l'autre COM. Je devais effectuer ce long parcours pour la moindre demande. »

Maintenant, grâce à Saharan Express, la communication de COM à COM est devenue la norme.

« Maintenant, c'est devenu de plus en plus facile et très systématique, » a déclaré le capitaine Moussa Fall, adjoint N3 de la Marine sénégalaise. « Maintenant, chaque fois qu'on a un problème on s'adresse automatiquement au COM qui prend ça en charge et puis, les échanges d'informations, ça se passe de façon vraiment plus naturelle et efficace. »

La région a fait des progrès en ce qui concerne les questions de juridiction. Les pays du littoral du nord de la Sierra Leone à la Mauritanie et jusqu'au Cap-Vert ont conclu un accord de pêche régional qui permet à un navire de la Marine ou de la Garde côtière d'un pays d'entrer dans la ZEE d'un autre pays pour poursuivre un navire suspect. Le pays dans les eaux duquel le bateau sera arraisonné recevra le produit de l'amende infligée. Les pays sont en train d'harmoniser leurs lois et d'étendre l'accord régional à d'autres types de criminalité maritime.

« Les maillons faibles ce sont les frontières », a poursuivi Moussa Fall. « La coopération elle est là et ça s'est développé de plus en plus. Pourquoi? Parce-qu'avec ces meetings-là [Saharan Express] on apprend à se connaître. … Aujourd'hui je communique avec la Gambie, je communique avec la Mauritanie facilement parce que je sais à qui je parle, parce qu'on s'est déjà rencontré dans une conférence. Quand j'ai un problème en Mauritanie, je sais qui appeler et il sait que c'est moi qui appelle. Avant, on n'avait pas ça. »

Lors de Saharan Express, beaucoup se sont accordés à dire qu'il faudra un effort régional pour lutter contre les menaces de la pêche illégale, du trafic et même de la piraterie maritime, qui sont apparues dans le Golfe de Guinée. Aussi récemment qu'en 2009, il n'y avait pas plus de 25 navires dépassant 25 mètres pour mener des opérations d'interdiction de la Marine ou de la Garde côtière dans les eaux d'Afrique de l'Ouest. En revanche, 280 navires quittent chaque semaine le Golfe de Guinée. Ces chiffres sont impressionnants.

« Nous savons qu'un gouvernement ne peut pas contrôler seul sa ZEE, même les grands pays », affirme le lieutenant de vaisseau Maouloud de Mauritanie. « Nous devons donc unir nos forces pour atteindre notre objectif. Et nous savons que [les trafiquants] ont parfois beaucoup d'argent. Ils peuvent acheter un navire comme le nôtre, des armes, voire même un navire militaire. Nous devons donc nous unir contre eux. »

PERSONNEL D'ADF

À partir d'un bateau gonflable rigide, une équipe d'abordage mauritanienne aborde le navire détecté, suivant un scénario établi pour Saharan Express 2012.

Le « Thunder » gronde dans le Golfe de Guinée

Le lieutenant de vaisseau Jude Ezedike, officier auxiliaire sur le USS Simpson, s'est senti fier de deux pays, au cours de l'opération Obangame Express 2012. Ce natif du Nigéria, immigré aux États-Unis, a visité le dernier navire de la Marine nigériane, la frégate NNS Thunder F90, de classe Hamilton, don récent de la Garde côtière américaine.

Le Thunder, arborant sa nouvelle couleur grise et son numéro d'immatriculation, a participé à l'exercice naval multinational qui s'est tenu du 27 février au 1er mars 2012. Tout comme l'exercice, le navire a mis en lumière la coopération entre l'ancienne et la nouvelle patrie de Jude Ezedike.

« Personnellement, j'ai longtemps formé des vœux pour une telle interaction navale entre les États-Unis et le Nigéria », a confié Jude Ezedike, selon un rapport de l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique. « Obangame Express aide le Nigeria et le reste de l'Afrique de l'Ouest à défendre leurs côtes et à gérer des problèmes tels que la piraterie, le kidnapping, le trafic de drogue et la pêche illicite. »

Long de 378 pieds, le Thunder, anciennement Cutter Chase de la Garde côtière américaine, peut rester 45 jours en mer sans ravitaillement et transporter 167 membres d'équipage. La Marine nigériane a pris les commandes du navire en mai 2011. Les États-Unis ont modernisé le matériel de sécurité du navire, vérifié sa navigabilité et l'ont envoyé en Afrique. Le navire a fait escale à Dakar en janvier 2012 et a reçu des éloges de diplomates et de militaires envieux, selon le journal nigérian *The Guardian*.

Avant même qu'Obangame Express n'ait formé les pays participants à mieux coopérer en matière de sûreté et de sécurité dans le Golfe de Guinée, le NNS Thunder rendait déjà service en tant que nouvelle arme forte dans les efforts de la Marine nigériane pour lutter contre la piraterie et d'autres formes de criminalité maritime.

Trois jours seulement après sa mise en service, le 23 janvier 2012, le Thunder a arraisonné le cargo MT Takoradi au cours d'une patrouille de routine, à la suite de vols de mazout dans le Delta du Niger, selon le *Daily Sun*. Le Takoradi transportait 1 million de litres de gazole routier et ne possédait pas les documents justifiant la cargaison.

Le contre-amiral Emmanuel Ogbor, officier général commandant le Western Naval Command, s'est adressé aux 150 officiers qui avaient passé six mois en formation sur le navire aux États-Unis. « Je suis fier de vous et tout le monde au Nigeria est fier de ce navire. La seule manière de garder fière allure est de soutenir la culture d'entretien existante. Ce navire aidera à lutter contre les illégalités dans nos eaux en Afrique. »

Plus tard, lors de la cérémonie de lancement, le vice-amiral Ola Sa'ad Ibrahim, chef de l'état-major naval a déclaré : « Le transfert du NNS Thunder est un symbole tangible de l'amélioration des relations entre les peuples et les gouvernements du Nigeria et des États-Unis d'Amérique. »

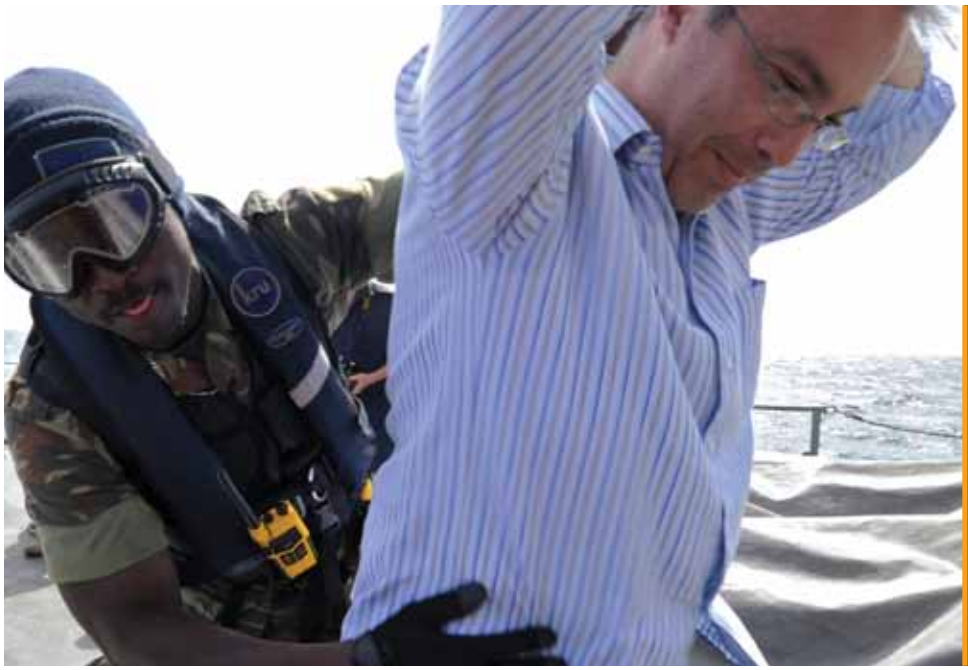
« Le transfert représente essentiellement l'intérêt croissant des parties prenantes, dont les investissements et la dépendance d'activités économiques pacifiques dans les eaux du Nigéria prennent de plus en plus d'importance », a-t-il poursuivi. « Pour la Marine nigériane, en particulier, le transfert du NNS Thunder témoigne de la reconnaissance de nos efforts et de notre engagement à lutter contre la myriade de problèmes de sécurité dans nos eaux. »

Les problèmes de sécurité se sont accrus récemment dans le golfe de Guinée. Des pirates ont attaqué des navires-citernes et ont siphonné le mazout pour le revendre au marché noir. Les récentes augmentations de prix du pétrole font de la région une cible de choix, compte tenu, notamment, de la production de pétrole du Nigéria.

Arborant sa nouvelle couleur grise, le NNS Thunder était autrefois le Cutter Chase de la Garde côtière américaine.

CHRIS HIRNEISEN

PERSONNEL D'*ADF*



SECOND MAÎTRE DE 1ÈRE CLASSE BRIAN A. GOYAK/MARINE AMÉRICAINE

À gauche : le maître Cheikh Sidate Camara, officier d'abordage d'une équipe de commandos de la Marine sénégalaise, aborde l'USS Simpson dans le cadre de Saharan Express 2012, dans les eaux frontalières entre Sénégal et la Mauritanie.

À droite : le 1er sergent Manuel Ribeiro, de la Garde côtière capverdienne, fouille un marin à bord du navire espagnol Vencedora, au cours d'un exercice de visite, d'abordage, de recherche et de saisie, dans le cadre de Saharan Express 2012.

Suite de la page 25

Toutefois, dans l'ensemble, l'équipe cap-verdienne a reçu de bonnes notes. « Vous avez été confrontés à un tas de choses et vous avez bien réagi dans tous les cas », a déclaré l'enseigne de vaisseau de la marine américaine Kevin Mullins, instructeur et officier d'abordage sur le Simpson.

Les Cap-verdiens, originaires d'un archipel d'îles rocheuses situé à 500 km de la côte de l'Afrique de l'Ouest, connaissent l'importance d'aborder des navires. Deux semaines auparavant, ils avaient participé, avec une équipe de la Marine américaine, à des patrouilles conjointes dans le cadre du partenariat de l'Afrique pour le renforcement de la loi maritime (AMLEP). Ils avaient alors abordé des navires suspects dans leurs eaux et infligé des amendes à ceux qui pêchaient illégalement. Selon eux, s'ils disposaient de suffisamment de ressources, ils arraisonneraient un navire en infraction chaque jour de l'année. « Le Cap-Vert, c'est l'eau ; toute notre économie dépend beaucoup de l'eau », a expliqué Kahbi Batista. « Du point de vue du tourisme, de l'économie voire de la sécurité alimentaire, nous devons sécuriser l'eau. »

Pendant deux jours, des équipes du Sénégal et de la Mauritanie ont aussi abordé le Simpson. Le scénario devenait de plus en plus difficile et incluait le trafic de drogue, entre autres facteurs de complications. L'équipe a aussi gagné en confiance. Une équipe d'abordage mauritanienne, qui avait eu du mal à maîtriser le capitaine turbulent et son équipage lors de son premier abordage, a pris la situation en mains au deuxième abordage et a menotté le capitaine au premier signe d'insubordination.

« Nous retirerons beaucoup de choses de cet exercice », a affirmé le lieutenant de vaisseau Yahya Sidiya, de la Marine mauritanienne. « Maintenant, nous sommes convaincus que nous faisons quelque chose de réel. Qu'il s'agisse du trafic de drogue, d'armes ou de pêche, nous sommes prêts à faire face à toutes les situations dans notre ZEE. »

À la fin de l'exercice, les participants ont insisté pour que l'édition de l'année prochaine soit encore plus complexe. Les suggestions allaient de l'élargissement de la zone dans laquelle opèrent les navires pour les rendre plus difficiles à localiser à l'ajout d'abordages de nuit.

Selon les instructeurs, il n'existe pas de manuel pour apprendre à une équipe à aborder un navire. Il faut répéter l'exercice jusqu'à ce qu'il devienne une seconde nature. Les éléments de surprise à bord et la vulnérabilité inhérente à l'équipe d'abordage en font une des tâches les plus difficiles à entreprendre par une équipe navale.

« Vous pouvez tomber sur un million de scénarios lors d'un abordage », a expliqué Kevin Mullins. « Vous ne pouvez pas vous entraîner à tous les scénarios. Toutefois, vous apprenez à réfléchir quand vous êtes à bord. Et vous devez pouvoir vous dire : « Si cela se produit, qu'est-ce que je vais faire ? » Parce qu'il se passera toujours quelque chose d'imprévu. » ❑

LE SÉNÉGAL ★ TOURNE SON REGARD VERS LA MER ★

En avril 2012, ADF a interviewé l'amiral Mohamed Sane, Chef d'état-major de la Marine sénégalaise, lors des cérémonies de clôture de l'exercice multinational de sécurité maritime Saharan Express 12 à Dakar, au Sénégal. L'amiral Sane, le plus haut gradé de la Marine sénégalaise, a passé en revue les menaces maritimes auxquelles son pays est confronté mais a également évoqué l'importance de la coopération et de l'interopérabilité dans la région. L'interview a été réalisé en anglais.

RÉCIT ET PHOTOS PAR LE PERSONNEL D'*ADF*

Q : Historiquement, la sécurité maritime semblait moins prioritaire pour les pays d'Afrique de l'Ouest, lesquels ont porté l'essentiel de leur attention sur les menaces terrestres. Il semble que cette tendance soit en train d'évoluer et qu'ont mette davantage l'accent sur la sécurité maritime. Est-ce exact ?

R : Oui, je pense qu'il se passe beaucoup de choses dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes. Même si l'Afrique est entourée d'océans, nous sommes très continentaux. De notre côté, nous ne regardons pas vers l'ouest et, de l'autre côté, on ne regarde pas assez vers l'est. Toutes les ressources ont été consacrées à l'armée, au ministère de l'Intérieur et à d'autres départements : la mer n'a pas reçu l'attention nécessaire. Ils ne considéraient pas la mer comme un espace où des acteurs non étatiques pourraient mener certaines activités illégales, telles que le trafic de drogue, la contrebande, le trafic d'armes et la pêche illégale. Auparavant, nous pensions que lorsqu'un bateau de pêche avait un permis de pêche, cela suffisait. Mais, à mon avis, et à ce sujet j'ai félicité l'ambassadeur américain, les États-Unis ont aidé de nombreux responsables politiques et décideurs à mieux prendre conscience de l'importance de la mer et de la façon dont elle peut apporter la prospérité, sans oublier la manière dont elle peut représenter une voie d'entrée pour différentes sortes d'activités illégales susceptibles de nuire à l'économie ou d'affecter la population.

Q : Quelles réalisations le Sénégal a-t-il accomplies et quelles innovations a-t-il mises en place dans le but de renforcer la sécurité maritime au sein de sa zone économique exclusive ?

R : Tout d'abord, nous avons pris conscience à tous les niveaux que la mer est importante et qu'elle doit être protégée. La deuxième innovation, en réalité, est le renforcement des capacités en matière de connaissance du domaine maritime. Pour cela, nous avons reçu beaucoup d'aide de la part des États-Unis. Ils ont installé de nombreux détecteurs et nous ont fourni des systèmes d'identification automatique et des systèmes radars permettant d'améliorer notre connaissance du domaine maritime. Par ailleurs, ils nous ont aidés en mettant en place des programmes de renforcement des capacités au niveau de la coordination, du commandement et du contrôle mais également du point de vue du savoir-faire à tous les niveaux, depuis le niveau individuel pour le marin, jusqu'au niveau du navire, du groupe de navires, de l'ensemble du pays et multinational.

Q : Vous évoquez la coopération multinationale. Quel était l'état de la coopération dans cette région il y a quelques années ? Est-ce qu'il s'améliore aujourd'hui ?

R : Il y a plusieurs années, beaucoup de choses n'étaient pas réalisées du point de vue de l'entraînement de nombreux pays en mer. À mon avis, la réelle nouveauté consiste à encourager les gens à travailler ensemble et à leur donner la capacité de travailler ensemble. Naturellement, cette dernière est une question de volonté. Toutefois, il s'agit également d'interopérabilité, un aspect fondamental. Si vous êtes interopérable, vous disposez d'une procédure opérationnelle permanente (POP) comprise par tout le monde. Je pense que c'est une étape importante. À présent, nous avons accompli beaucoup de choses au niveau de l'interopérabilité. Ainsi, si demain il y a un incident en mer, nous serons en mesure de collaborer facilement avec nos voisins, ce qui est très important.

Q : Il existe de nombreuses menaces d'ordre maritime dans cette région, le trafic de drogue, le trafic d'armes, la traite des êtres humains ou encore la pêche illégale. Parmi ces menaces, y en a-t-il une qui vous préoccupe le plus à l'heure actuelle ? Comment essayez-vous d'y faire face ?

R : Ici au Sénégal, nous n'avons pas une marine et des garde-côtes distincts. Nous avons la Marine nationale, qui en réalité assume les responsabilités de la marine et des garde-côtes. Par conséquent, à chaque sortie en mer, il s'agit presque d'une mission multiple. Le même navire peut effectuer la plupart des missions nécessaires. En ce moment, je pense que le principal problème du pays du point de vue de l'ensemble de la population est celui de la pêche illégale.

Q : Avez-vous progressé dans votre tentative d'éliminer la pêche illégale ? Procédez-vous à davantage d'arrestations et arrêtez-vous davantage de navires pour vérifier leurs permis de pêche ?

R : La pêche illégale se distingue particulièrement. En effet, elle est parfois pratiquée par des gens qui ont des permis. À maintes occasions, ce type d'opérations de pêche illégale était mené par des personnes détentrices de permis délivrés par le ministère de la Pêche et des Affaires maritimes. Mais, cela ne veut pas dire que tout est résolu. Parfois, ces personnes exercent leurs activités très loin des côtes. Par conséquent, nous ne sommes pas toujours en mesure de les accoster. Toutefois, nous faisons ce que nous pouvons. Je peux vous dire qu'à l'intérieur de notre zone contiguë notre présence est réelle. En revanche, en haute mer, notre présence n'est pas aussi régulière, parce que nos navires ne peuvent pas tous se déployer aisément dans cette zone.

Nous avons au moins deux autres administrations importantes concernées par la mer : les douanes et le ministère de la Pêche. Désormais, nous avons fait passer ces navires sous notre contrôle opérationnel, leur équipage fait partie de notre personnel et, où que nous allions en mer, nous embarquons un douanier et un employé du service de protection de la pêche. Ainsi, où que nous allions en mer, nous pouvons accomplir l'ensemble de nos missions. Parce que, quelquefois, il se peut que vous ayez la capacité technique mais pas la compétence juridique. Par exemple, en ce qui concerne la contrebande je ne suis pas autorisé à enquêter. Si je veux enquêter, je dois le faire avec le service des douanes.

Q : Nous lisons beaucoup de choses sur la piraterie dans le golfe de Guinée. Elle n'est pas encore remontée jusqu'au Sénégal. Cependant, êtes-vous inquiet à l'idée que la piraterie puisse devenir un problème ici ?

R : Oui, on ne peut jamais rien exclure. Les gens y pensent beaucoup, afin de déterminer la façon de faire face à cette menace, parce qu'elle a de nombreuses composantes. Il y a la question de la compétence juridique, qui est plus compliquée car la législation nationale doit être en mesure de punir ce type d'activité. Je crois savoir que nos [élus] s'efforcent d'adapter notre législation afin que nous soyons en mesure de le faire. À l'heure actuelle, avec notre connaissance du domaine maritime, nous savons ce qui se passe en mer et nous sommes donc capables de repérer un bateau pirate. Cependant, nous avons toujours besoin d'être formés à ce type d'intervention et, quelquefois aussi peut-être, nous avons besoin de moyens spéciaux et de la coopération internationale pour être en mesure de faire face à un cas réel de piraterie. En effet, cela nécessite de nombreux outils et équipements. Dans notre esprit, nous pensons que cela pourrait arriver ici. La probabilité n'est pas très élevée, mais on ne peut jamais rien exclure. ❑

FLOU JURIDIQUE SUR

LA PIRATERIE

PERSONNEL *D'ADF*

À BIEN DES ÉGARDS, AVEC LA CAPTURE DES PIRATES, LES CHOSES NE FONT QUE COMMENCER

Des marins de l'USS San Jacinto, un bâtiment faisant partie du Groupe des forces internationales (CTF) 151, examinent un skiff suspecté de piraterie. Le CTF 151 est une force navale multinationale de lutte contre la piraterie.

MAÎTRE DE 2E CLASSE JA'LON A. RHINEHART/MARINE AMÉRICAINE

Quinze pirates somaliens ont détourné un bateau de pêche iranien dans la mer d'Oman en janvier 2012, s'emparant de 13 otages. Les Iraniens étaient retenus en otages depuis plus d'un mois quand la Marine américaine les a secourus et a appréhendé les 15 pirates, selon Reuters.

C'est le genre de dénouement qu'affectionnent les marins, les compagnies maritimes et les pays affectés. Pourtant, les choses ne se sont pas passées aussi simplement qu'il n'y paraît. D'un point de vue juridique, de nouvelles difficultés sont apparues une fois que l'épreuve de la prise d'otages s'est terminée.

Selon le *New York Times,* les pays directement impliqués, à savoir la Somalie, l'Iran et les États-Unis, n'avaient ni la capacité ni le désir d'assumer les coûts et les difficultés des poursuites judiciaires. Les pirates ont passé près de deux mois en mer après leur capture, pendant que les autorités étaient à la recherche d'un tribunal où les suspects pourraient être jugés. Appréhendés par le Kidd, un contre-torpilleur, ils ont ultérieurement été détenus à bord de trois porte-avions nucléaires, d'un autre contre-torpilleur et d'un navire de guerre amphibie. Ils ont ensuite été débarqués à Djibouti, où ils sont montés à bord d'un avion de transport militaire C-130 jusqu'aux Seychelles.

En règle générale, lorsqu'un délit est commis et que les suspects sont capturés, c'est le début d'un processus bien rôdé : les suspects sont détenus en attente de jugement ; ils passent en jugement ; enfin, dans l'hypothèse d'une condamnation, une sentence est prononcée, correspondant souvent à une peine d'incarcération. Dans le cas présent, les suspects ont été retenus à bord de huit navires de haute mer, d'un avion de transport militaire et dans deux pays. Enfin, les Seychelles, une petite nation située en première ligne pour la poursuite des attaques de piraterie, a accepté de prendre en charge les suspects, après avoir conclu un accord sur le transfert ultérieur des pirates somaliens reconnus coupables dans une prison financée par les États-Unis dans le Somaliland, selon les informations du *Times*.

Ainsi, cette affaire a effectivement eu un dénouement souhaitable : les prévenus reconnus coupables de piraterie ont été envoyés en prison en attendant de passer en jugement. Pourtant, tout cela souligne jusqu'à quel point les efforts de la lutte contre la piraterie se heurtent à des difficultés une fois que les accusés se retrouvent sur la terre ferme. Que se passe-t-il s'il n'y a pas de système judiciaire fiable ? Que se passe-t-il s'il n'y a pas assez de places de prison ? Au cours des dernières années, les initiatives de lutte contre la piraterie se sont souvent terminées tel un véritable feuilleton en mer. Les otages sont libérés et les navires sont récupérés.

Toutefois, les pirates sont relâchés sans procédure judiciaire dans près de 90 pour cent des cas, selon une estimation avancée en janvier 2011. Le cas du navire de pêche iranien montre les raisons pour lesquelles la tactique du nom de « capturer et relâcher » est si tentante.

Le contre-amiral Philip Jones, ancien responsable de l'opération Atalante, la mission navale européenne de lutte contre la piraterie, a expliqué à la BBC que le sort des pirates appréhendés par les forces navales « dépend de l'endroit où on les trouve, de la nationalité du navire qui procède à leur arrestation, de la nationalité des pirates eux-mêmes et des circonstances dans lesquelles ils sont arrêtés. Il y a une réponse différente disponible dans pratiquement tous les cas. »

Les affaires de piraterie donnent lieu à de nombreuses complications juridiques, notamment la collecte des éléments de preuve en mer, les craintes que les pirates présumés demandent l'asile dans les pays où ont lieu les poursuites

DEFINITION DE LA PIRATERIE

PERSONNEL D'*ADF*

La Convention des Nations Unies sur la haute mer (1958) et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) (1982) stipulent chacune que « tous les États doivent coopérer dans la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer et en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ».

En règle générale, la piraterie maritime survient en dehors de la juridiction de tout État souverain. Mais, elle est considérée comme un crime universel, l'un de ceux qui touchent toutes les nations. Par conséquent, les pirates appréhendés en mer peuvent être jugés par tout État disposé à le faire, conformément à un document d'orientation du Centre de fusion civilo-militaire paru en 2011.

ALORS, EN QUOI CONSISTE EXACTEMENT LA PIRATERIE?

L'Article 101 de l'UNCLOS donne la définition suivante de la piraterie :

(a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

(i) contre un autre navire ou un aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;
(ii) contre un navire ou un aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

(b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou cet aéronef est un navire ou un aéronef pirate ;

(c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b) ou commis dans l'intention de les faciliter.

« Ce que nous cherchons à faire à plus long terme est de renvoyer les pirates en Somalie pour qu'ils y purgent leur peine ».

— Alan Cole, coordinateur du programme de lutte contre la piraterie de l'UNODC

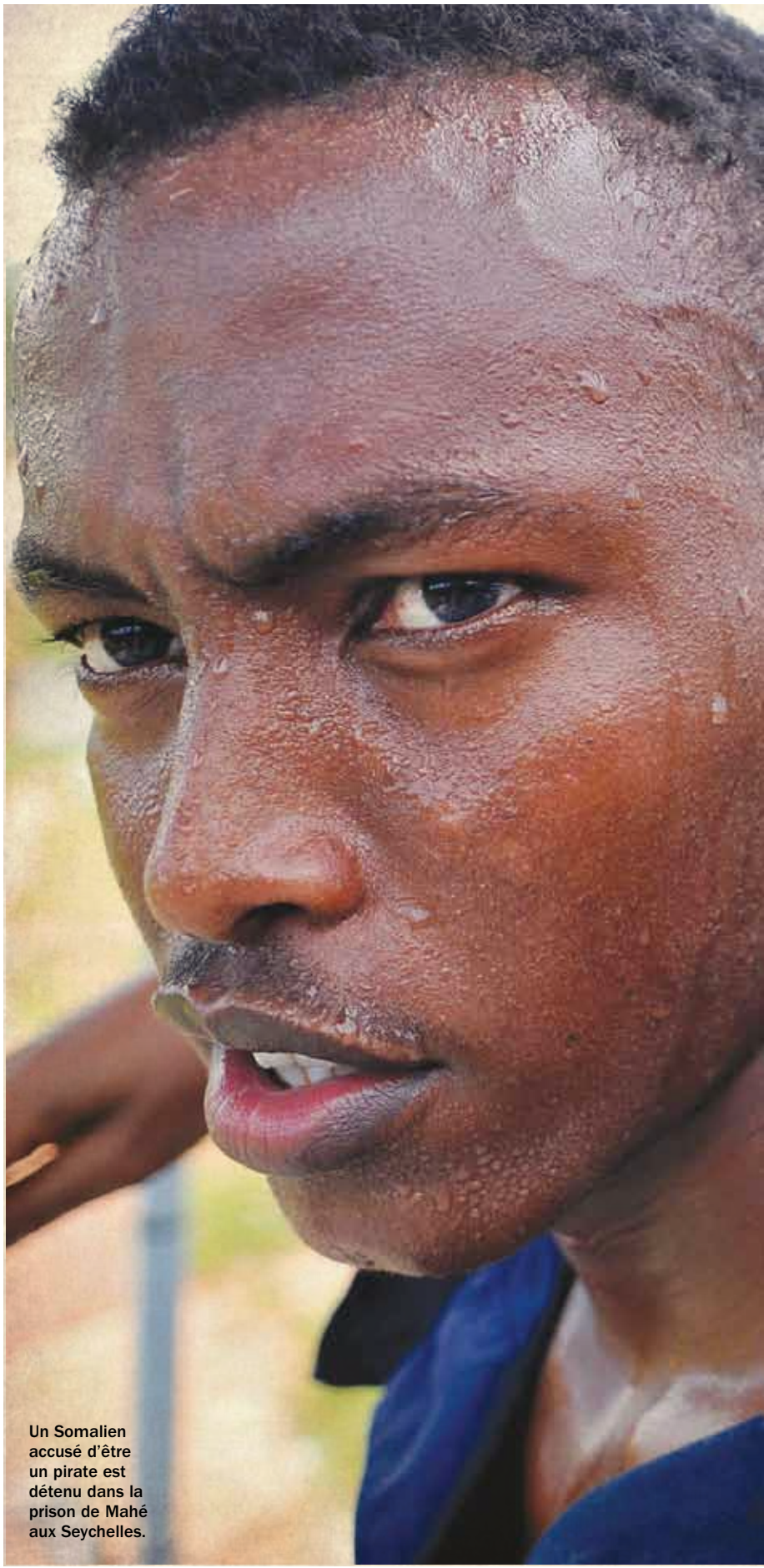
judiciaires et l'absence de lois adéquates pour faire passer en jugement les pirates avec succès. Toutefois, il existe deux carences manifestes entravant l'action de la justice dans les affaires de piraterie : l'insuffisance de systèmes judiciaires et le manque de prisons.

Traduire les pirates en justice

Certains pirates sont poursuivis. Selon un rapport publié en février 2012 par le Programme de lutte contre la piraterie (CPP) de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC), utilisant les chiffres disponibles à l'époque, 20 pays répartis sur quatre continents ont détenu 1.021 pirates ou individus soupçonnés d'actes de piraterie. Des condamnations ont été prononcées à l'encontre de 561 d'entre eux dans 10 pays. Selon Oceans Beyond Piracy, l'estimation du coût total des procès et des incarcérations en 2011 est de 16,4 millions de dollars. Mais, celle-ci n'inclut pas les Seychelles et le Kenya parce que leurs coûts ont été assez largement assumés par le CPP et d'autres fonds internationaux. Au moment de l'étude, plus de 200 des individus incarcérés étaient détenus au Kenya et aux Seychelles.

D'après un rapport du Conseil de sécurité des Nations Unies paru le 15 juin 2011 traitant de la création de tribunaux spécialisés dans la lutte contre la piraterie, les régions du Somaliland et du Puntland, situées au nord de la Somalie, manquaient de salles d'audience convenables. Malgré tout, le rapport faisait état de l'achèvement d'une nouvelle salle d'audience à Hargeisa, au Somaliland, mais aussi de la réfection du tribunal régional et de la cour d'appel de Berbera. Dans le Puntland, le tribunal régional et la cour d'appel de Bosaso ont été remis en état. Le rapport note l'intention de l'UNODC de construire davantage de nouvelles salles d'audience à Hargeisa et à Garowe, dans le Puntland. Ces deux projets, dont l'achèvement

AGENCE FRANCE-PRESSE



Un Somalien accusé d'être un pirate est détenu dans la prison de Mahé aux Seychelles.

était initialement prévu début 2012, ont subi d'« importants retards », a indiqué un porte-parole de l'UNODC à *ADF.*

À la fin mars 2012, la construction n'avait pas encore commencé. Toutefois, l'UNODC espérait qu'elle commencerait bientôt. Le rapport a précisé que la prochaine étape sera de fournir l'équipement de la salle d'audience, le mobilier de bureau, les ordinateurs et les scanners de sécurité.

Les installations ne sont pas le seul problème. Avec les tribunaux, il faut des juges, des procureurs et des avocats de la défense. En outre, moins de 10 pour cent du personnel nécessaire à un système judiciaire a reçu « un type quelconque de formation juridique officielle », selon le rapport du Conseil de sécurité. « Dans leur majorité, les juges ont une compréhension limitée du droit pénal et du déroulement d'un procès. Par ailleurs, ils ne sont pas en mesure de connaître des affaires criminelles, y compris celles liées à la piraterie », affirme le rapport. L'UNODC et le Programme des Nations Unies pour le développement contribuent à former le personnel du système judicaire et les policiers afin de développer les ressources humaines nécessaires à faire fonctionner les tribunaux en Somalie.

Partenaires en poursuites

Certains pays de la région se sont montrés disposés à prendre le relais compte tenu de l'incapacité de la Somalie à traiter les affaires. Le Kenya et les Seychelles ont apporté un concours précieux à cet effet. En 2010, les Seychelles ont établi des tribunaux avec l'appui des Nations Unies en vue de poursuivre les pirates présumés appréhendés par les forces navales de l'Union européenne, selon l'Agence France-Presse (AFP). Ces tribunaux se sont associés à ceux qui étaient déjà opérationnels à ce moment-là au Kenya. La coopération des Seychelles avec les Nations Unies et avec d'autres pays met en évidence certains des obstacles que les pays doivent être disposés à surmonter pour combattre efficacement la piraterie.

En mars 2010, les magistrats seychellois ont jugé 11 pirates après avoir modifié le code pénal du pays pour permettre de poursuivre les actes de piraterie en vertu du principe de la « compétence universelle ». Le Kenya a adopté le principe de la compétence universelle en 2006. Cette décision est souvent considérée d'importance majeure dans le cadre des mesures de lutte contre la piraterie. En effet, elle laisse les pays intenter des poursuites indépendamment du lieu où le délit a été commis ou de la nationalité des accusés.

L'Australie, le Canada et l'Allemagne ont apporté un financement en vue d'aider les policiers et les garde-côtes seychellois à utiliser les éléments de preuve et à prendre en charge les suspects. Selon l'AFP, ce financement a également contribué à fournir aux garde-côtes des équipements de navigation et des systèmes d'information tactique.

À l'été 2011, Maurice, une nation insulaire située à l'est de Madagascar, a signé un accord avec l'UE établissant les procédures de transfert des pirates somaliens sur son territoire à des fins d'enquêtes, de poursuites, de procès et d'incarcération.

Joel Morgan, ministre seychellois des Affaires intérieures, de l'Environnement et des Transports, a félicité Maurice pour son engagement et pour avoir rejoint la liste des pays disposés à faire face au problème de la piraterie. « Les Seychelles ont toujours été préparées à faire ce qui est nécessaire pour assurer la sécurité de nos marins. Par ailleurs, il est très encourageant que d'autres pays de la région prennent les mesures nécessaires pour traduire ces pirates en justice. »

Les accords passés avec l'île Maurice, le Kenya et les Seychelles atteignent les buts fixés par le CPP, à mesure que l'organisation continue de poursuivre ses autres objectifs majeurs, à savoir « un emprisonnement humain et sécurisé pour les pirates en Somalie » mais aussi « des procès équitables et efficaces en Somalie ». Le travail visant à atteindre le premier objectif cité a commencé.

Voici un aperçu de certaines lois adoptées et politiques mises en œuvre au cours des 30 dernières années, selon le Centre de fusion civilo-militaire.

CHRON

10 DÉCEMBRE 1982

Signature de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). L'UNCLOS déclare que la lutte contre la piraterie n'est pas une obligation. Toutefois, il est fortement recommandé à tous les États de coopérer à sa mise en œuvre.

1988

Adoption de la Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, afin de fixer les droits et les obligations en matière de délinquance maritime. Les signataires ont l'obligation d'établir leurs compétences à l'égard des infractions définies.

JUIN 2008

Recrudescence des attaques de pirates au large de la Corne de l'Afrique. Le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie (TFG) déclare qu'il n'a pas la capacité de traiter ce problème. Le Conseil de sécurité des Nations Unies adopte la résolution 1816, autorisant, pendant six mois, les États qui coopèrent avec le gouvernement fédéral de transition à utiliser tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer.

OCTOBRE 2008

La résolution 1838 du Conseil de sécurité renforce la résolution 1816 en permettant aux États signataires de pénétrer dans les eaux territoriales de la Somalie à la poursuite de pirates.

DÉCEMBRE 2008

La résolution 1851 du Conseil de sécurité invite les États et les organisations à conclure des accords spéciaux avec les pays disposés à prendre livraison des pirates pour embarquer des agents des services de lutte contre la criminalité (appelés « shipriders ») de ces pays en vue de faciliter la conduite d'enquêtes et de poursuites à l'encontre des personnes détenues.

NOVEMBRE 2009 AND AVRIL 2010

Les résolutions 1897 (novembre 2009) et 19 18 (avril 2010) du Conseil de sécurité prennent note de l'échec des États à poursuivre les auteurs d'actes de piraterie et de vols à main armée et appellent les États à ériger en infraction les actes de piraterie mais aussi à envisager la poursuite et l'emprisonnement des pirates appréhendés.

OLOGIE

PERSONNEL *D'ADF*

2009

L'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC) et l'Union européenne (UE) lancent un Programme de lutte contre la piraterie (CPP) pour faciliter la traduction en justice et le traitement des individus suspectés d'actes de piraterie dans les États de la région. Des entités internationales, parmi lesquelles le Canada, la Chine, le Danemark, l'UE, le Royaume-Uni et les États-Unis, signent des accords avec le Kenya pour transférer à Mombasa les pirates appréhendés en vue de les traduire en justice.

JANVIER 2010

Aux Seychelles, le CPP commence à aider le pays à améliorer la police, les garde-côtes, les tribunaux et les prisons au moyen de la formation, de la fourniture d'équipement et de la construction de locaux judiciaires. Quelques mois plus tard, les Seychelles ouvrent un centre régional de poursuites judiciaires pour les affaires de piraterie, devenant ainsi le deuxième pays de la région à engager des poursuites judiciaires contre les actes de piraterie.

JUIN 2010

L'UNODC crée le Programme de transfert des prisonniers condamnés pour piraterie, afin de trouver une solution d'emprisonnement à long terme pour les États engageant les poursuites.

AVRIL 2011

Les Seychelles concluent des arrangements de transfert de prisonniers avec le TFG de la Somalie, le Puntland et le Somaliland.

FÉVRIER 2012

Les Seychelles et le Somaliland signent un accord permettant le transfert au Somaliland des pirates somaliens condamnés, afin qu'ils y purgent le restant de leurs peines.

MARS 2012

Les premiers pirates sont transférés des Seychelles au Somaliland.

Une condamnation et maintenant?

En dépit de toutes les difficultés allant de pair avec les poursuites, un autre obstacle de taille demeure : incarcérer les suspects avant le procès et les emprisonner suite à leur condamnation. Les États de la région sont limités dans leur capacité à assurer la détention des pirates somaliens condamnés à de longues peines. En mars 2012, les Seychelles ont demandé de l'aide pour gérer un nombre croissant de pirates somaliens condamnés ou présumés. À l'époque, 82 Somalis se trouvaient dans la petite prison de Mahé, représentant à eux seuls plus de 20 pour cent des détenus de l'établissement. « Cet État est si petit. Dans son combat contre la piraterie, il boxe vraiment dans la catégorie supérieure », a déclaré à l'AFP le haut commissaire britannique aux Seychelles, Matthew Forbes.

Avec des prisons aux Seychelles et au Kenya qui sont à pleine capacité ou qui en sont proches, des pressions s'exercent sur les responsables pour qu'ils mettent en œuvre une solution à l'intérieur de la Somalie. Même si des progrès ont été accomplis, il reste beaucoup à faire.

En mars 2011, l'UNODC a officiellement ouvert une prison de haute sécurité modernisée à Hargeisa, dans le Somaliland, pour un coût de 1,5 million de dollars. Des détenus ont commencé à arriver en novembre 2010. En mars 2011, la prison en accueillait 300, sa capacité d'accueil maximale étant de 460 prisonniers. La prison de Hargeisa est la première de trois prisons prévues afin de permettre à la Somalie d'atténuer le fardeau de l'incarcération pour les pays acceptant de traduire les pirates somaliens en justice.

Une autre prison est prévue à Bosaso, dans le Puntland. Par ailleurs, une prison pouvant accueillir 500 détenus, dotée « d'un tribunal associé, d'une école de formation pénitentiaire, d'une ferme pénitentiaire et d'un bâtiment du ministère de la Justice », doit être construite à Garowe, dans le Puntland, dans le cadre du programme de transfert des prisonniers condamnés pour piraterie de l'UNODC. Ce programme supervisera la construction, la formation, le tutorat et le suivi indépendant.

« Ce que nous cherchons à faire à plus long terme est de renvoyer les pirates en Somalie pour qu'ils y purgent leur peine », a expliqué à NPR Alan Cole, le coordinateur du programme de lutte contre la piraterie, en avril 2011.

Au moment même de la mise en service de la prison modernisée de Hargeisa, le Somaliland devait surmonter un autre obstacle juridique. En effet, sa propre loi sur la lutte contre la piraterie manquait à son arsenal juridique. Or, ceci a changé en mars 2012, lorsque le Parlement du Somaliland a adopté deux lois sur la piraterie et le transfert des prisonniers, indispensables en vue de donner à la région les outils nécessaires pour prendre en charge les pirates présumés à partir de leur capture, tout au long des poursuites engagées et pendant l'incarcération.

Le même mois, une autre étape encourageante est venue concrétiser les efforts engagés pour poursuivre et emprisonner directement les pirates. À la suite de la signature d'un accord avec le Somaliland en février 2012, les Seychelles ont transféré 17 pirates somaliens condamnés dans la nouvelle prison à Hargeisa. Cette initiative atténue la pression sur les prisons seychelloises et fait revenir les Somaliens dans leur patrie.

« Ces deux dernières années, nous avons consacré beaucoup d'efforts à faire en sorte que nous n'ayons plus à supporter le fardeau de l'incarcération indéfiniment, tout en apportant notre contribution pour traduire ces pirates en justice », a déclaré le ministre des Affaires étrangères Jean-Paul Adam au quotidien *Seychelles Nation* en mars 2012. « Nous avons toujours indiqué que nous poursuivrions les pirates présumés à condition qu'ultérieurement ils purgent leur peine de prison en Somalie. Ce premier test nous permettra désormais de mettre en place les mécanismes appropriés pour que les choses se passent ainsi. » ❑

Un pêcheur somalien transporte sa prise à travers Mogadiscio. Certains pêcheurs affirment que leurs prises ont diminué en raison de la pêche illégale effectuée par les chalutiers étrangers au large de la Corne de l'Afrique.

« ENTRE LE MARTEAU ET L'ENCLUME »

SELON LES PÊCHEURS SOMALIENS, LA PIRATERIE ET LES EFFORTS ENTREPRIS POUR LA COMBATTRE NUISENT À LEUR INDUSTRIE

PHOTOS ET RÉCIT PAR ABDURRAHMAN WARSAMEH/EN EXCLUSIVITÉ POUR *ADF*

Au fur et à mesure que la communauté internationale intensifie sa campagne de lutte contre la piraterie le long des côtes de l'Afrique de l'Est, les pêcheurs locaux se trouvent pris entre les navires étrangers et les pirates, lorsqu'ils s'aventurent loin en mer pour obtenir de meilleures prises.

« Nous craignons de devenir des victimes à la fois des pirates, qui ne veulent pas nous voir à proximité d'eux au moment où ils traquent leur proie, et des navires étrangers, qui nous prennent pour des pirates », se lamente Omar Yarow, un ancien pêcheur de la côte de Mogadiscio. « Nous sommes pris entre le marteau et l'enclume. »

Omar Yarow, qui est à présent au chômage et reçoit de l'aide d'un membre de sa famille, indique que de nombreux pêcheurs ont dû quitter leur emploi à cause des risques encourus en prenant la mer. Néanmoins, précise-t-il, certains continuent à aller en mer, pour finir par être en concurrence avec des navires étrangers pratiquant la pêche illégale le long des côtes de la Somalie.

Bien que plus d'une vingtaine de marines nationales patrouillent dans les côtes de la Somalie pour combattre la piraterie et protéger le transport maritime international, les pirates somaliens retiennent toujours en otage un certain nombre de navires et des centaines de membres d'équipage. Les pirates somaliens détournent les navires et exigent de lourdes rançons en échange de la liberté des bateaux et de leur équipage. Pourtant, ce ne sont pas les seules victimes. La piraterie porte également préjudice à l'activité légitime des pêcheurs locaux.

Nur Ali, âgé de 58 ans, originaire de la région du Bas-Shabelle, possède un petit bateau et pêche tout ce qu'il peut attraper, des sardines aux requins. Selon lui, le danger inhérent à la pêche le long des côtes somaliennes est aggravé par le fait que ses prises ont diminué ces dernières années en raison de la surpêche pratiquée par les chalutiers étrangers.

« Nous sommes contraints de braver l'océan, quel que soit le danger ou le résultat, car nous avons des familles à nourrir. Pourtant, il ne nous reste rien à attraper parce que de gros navires provenant d'autres pays viennent dans notre mer et utilisent d'énormes filets pour enlever tout ce qu'il y a ici. Personne ne les arrête », poursuit Nur Ali, en déchargeant la prise modeste obtenue après plus de cinq heures en mer. Il préfèrerait passer plus de temps en mer et aller davantage vers le large. Mais, il a restreint ses activités à cause des risques d'attaque et d'intimidation.

Selon un atelier organisé en février 2012 par le Bureau européen pour la conservation et le développement, la piraterie pourrait avoir créé des « zones maritimes protégées ». Cela signifie que les stocks de poisson sont épuisés dans certaines zones de l'océan Indien où la pêche est jugée sûre, mais qu'ils sont plus abondants dans les zones où les pirates sont actifs. Globalement, les prises licites dans les pays de l'Afrique de l'Est riverains de l'océan Indien ont diminué ces dernières années avec l'intensification de la piraterie.

« La piraterie a certainement des retombées négatives directes sur le secteur de la pêche, qui constitue l'épine dorsale des économies des pays de la région », indique Callixte d'Offay, secrétaire-général de la Commission de l'océan Indien. « Elle porte préjudice à l'un des intérêts vitaux avec des conséquences de grande portée. L'industrie du thon est particulièrement touchée, car ce poisson vient principalement de la région où les pirates sont actifs. »

Le préjudice porté à l'industrie de la pêche en Somalie est ressenti non seulement par les pêcheurs et leurs familles, mais également par tous ceux qui travaillent dans des domaines connexes. Pour chaque emploi de pêcheur perdu, on compte au moins trois emplois supplémentaires dans la conservation et le commerce, selon une estimation basée sur des chiffres de la Banque mondiale et portant sur les industries de la pêche du Kenya voisin et de pays proches, la Tanzanie et l'Ouganda. De plus petites prises créent une pression à la hausse sur le prix du poisson sur le marché, ce qui affecte la population générale qui dépend de la consommation du poisson comme aliment de base.

On peut observer ces mêmes problèmes dans les communautés de pêcheurs du centre et de l'est de la Somalie, à mesure que le chômage au sein des populations côtières augmente et que l'intervention du gouvernement et des organisations non gouvernementales fait largement défaut, disent les responsables des communautés locales.

Dans les villes du centre de la Somalie comme Harardhere, les pirates ont établi des bases à partir desquelles ils planifient et lancent des attaques sur les navires.

Selon Mohamed Daahir, l'un des anciens de Harardhere, sa communauté ne voit pas arriver de soutien de la part du gouvernement central ou des administrations régionales pour s'attaquer aux problèmes auxquels les pêcheurs et marchands de poissons sont confrontés. Ces derniers ont des familles à nourrir mais ne peuvent pas avoir accès aux ressources nécessaires.

« Allah nous a fait don de cette vaste mer et des ressources marines qu'elle contient. Mais, les pirates, et ceux qui disent les combattre, empêchent nos jeunes hommes d'aller en mer pour pêcher », observe Mohamed Daahir. « Ils sont attaqués soit par des pirates, soit par des navires étrangers qui les prennent pour des pirates. »

Mohamed Daahir explique que la situation dans les communautés côtières est un réel dilemme. En effet, lorsque des pêcheurs n'ont pas la possibilité de se livrer à un moyen légitime de gagner leur vie, ils risquent d'être tentés de se tourner vers la piraterie si rien n'est fait pour les aider.

Toutefois, certains anciens pirates ont renoncé à leurs activités illicites et ont rejoint leurs communautés locales en tant que travailleurs productifs, grâce à des initiatives locales prises par des responsables de la communauté et des dignitaires religieux.

Farah Durre, âgé de 34 ans et originaire de Mudug, dans le centre de la Somalie, est un ancien pirate repenti qui a ouvert une épicerie grâce au concours de membres de sa famille. Selon ses propos, il assume le fait que la piraterie est moralement inacceptable et que tout produit dérivé est « haram », c'est à dire quelque chose d'interdit par l'Islam.

« J'ai été pirate pendant un certain nombre d'années », reconnaît Farah Durre. « Toutefois, après que des dignitaires religieux locaux et des anciens de la communauté m'ont donné des conseils, à moi mais aussi à d'autres, nous avons fini par nous rendre compte de la nature illégale des activités dans lesquelles nous étions impliqués et que l'argent des rançons obtenu était « haram ». Nous ne pouvions donc pas nous en servir pour nourrir nos enfants. Alors, nous avons arrêté notre participation à la piraterie. »

Nombre de pirates sont d'anciens pêcheurs expliquant qu'ils avaient été rendus furieux par la pêche illégale pratiquée par des navires étrangers le long des côtes somaliennes. Ces navires, affirment-ils, intimident souvent les petits pêcheurs locaux avec des canons à eau chaude, quand ils ne leur tirent pas dessus à balles réelles.

Yahya Moalin, assistant à faculté d'économie et des sciences sociales de l'université SIMAD de Mogadiscio, se consacre à des recherches sur la piraterie. Dans ce cadre, il indique que tous les efforts entrepris par la communauté internationale sont centrés sur la lutte contre les pirates. Même s'il est reconnaissant que ces mesures soient prises, il souhaiterait que des initiatives soient également mises en place pour protéger les ressources des communautés de pêcheurs de la pêche illégale et de la décharge illégale de déchets.

« Je suis entièrement opposé à toute forme de piraterie », précise Yahya Moalin. « Elle doit être condamnée universellement. En revanche, peut-on me dire ce que

Les pêcheurs somaliens, qui utilisent souvent des bateaux de ce type, affirment que la piraterie, la décharge illégale de déchets et la pêche illégale ont nui à leur capacité de gagner leur vie.

les forces navales étrangères ont fait pour protéger les pêcheurs du pillage illégal de nos ressources par les chalutiers ? Y a-t-il une résolution des Nations Unies qui lutte contre la pêche illégale et la décharge illégale de déchets industriels dangereux dans nos eaux, le pire des fléaux? »

En réalité, les Nations Unies ont adopté une résolution en 2010 qui empêche la décharge illégale de déchets toxiques en mer. En 1991, elles ont mis en œuvre une autre résolution interdisant l'utilisation du grand filet pélagique dérivant, des faits qui ne sont pas manifestes pour Yahya Moalin et nombre de ses compatriotes.

« De nombreuses familles ont perdu leurs moyens de subsistance au fur et à mesure que les communautés côtières sont laissées à la merci de pirates ayant gagné de l'argent malhonnêtement acquis et répandant le vice parmi les populations, alors que les honnêtes gens ne peuvent pas prendre la mer et pêcher pour gagner leur vie », ajoute Yahya Moalin.

Le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie, qui peine à contenir la très violente insurrection islamiste du groupe al-Shebab, n'est pas en mesure de proposer des programmes visant à soutenir les pêcheurs locaux et les pirates repentis. En effet, il est à court d'argent et dépend des Occidentaux pour son financement.

Même si la Banque mondiale finance une série d'initiatives échelonnées sur cinq ans pour soutenir une pêche durable dans le lac Victoria en Ouganda et au Kenya, c'est dans une bien moindre mesure que l'assistance financière se fraie un chemin pour aider l'industrie somalienne de la pêche ou pour stimuler d'autres sources de revenu au profit des résidents côtiers de la Somalie. Une organisation non gouvernementale dano-somalienne, Somali Fair Fishing, a été mise en place en octobre 2011. Toutefois, davantage d'initiatives multilatérales accompagnées de financement seront nécessaires pour relancer la pêche somalienne et gagner le soutien des Somaliens à la campagne internationale de lutte contre la piraterie. Le mandat des Nations Unies pour la lutte contre la piraterie impose des restrictions à l'action des patrouilles internationales, lesquelles sont seulement autorisées à lutter contre les pirates en mer et sur le rivage, mais pas à s'attaquer à la pêche illégale.

Les pêcheurs artisanaux ont également indiqué qu'ils étaient intéressés par des projets de développement tels que la pisciculture.

« Qu'est-ce que la pisciculture ? Le poisson peut-il être élevé comme d'autres formes de bétail ? », interroge Mursal Ali, un pêcheur âgé de 30 ans originaire de Brava, une ville de la région du Bas-Shabelle dans le sud de la Somalie. « Je n'en ai pas la moindre idée. Mais, je pense que ce serait très bien pour nos revenus, au lieu de devoir aller en mer tout le temps. »

Les autorités locales et les responsables de la société civile ont demandé à être soutenus en vue de créer des projets visant à mettre en place des possibilités de travail alternatives pour les pêcheurs affectés par la piraterie.

« Les efforts de la communauté internationale, qui injecte des centaines de millions [de dollars] pour tenter de mettre fin au problème de la piraterie, devraient inclure certains types d'initiatives visant à soutenir les pêcheurs locaux et les pirates repentis. Ainsi, les populations pourraient se rendre compte qu'il existe un autre moyen de gagner décemment sa vie », déclare Mohamed Fanah, un responsable du Centre pour la paix et la démocratie, un groupe de réflexion somalien. ❑

BATTEMENT DU CŒUR DE L' AFRIQUE

THE ASSOCIATED PRESS

Les pirates s'en prennent aux

PÊCHEURS

PERSONNEL D'*ADF*

La vie d'un pêcheur somalien n'a jamais été facile. Les petits bateaux sont tour à tour soulevés et engloutis par la houle exubérante de l'océan Indien. Les doigts saignent sur les mains calleuses, à force de relever jour après jour les filets regorgeant de poisson puis de les charger dans les frêles embarcations. Le soleil tape dur. La pluie tombe. Parfois, le poisson n'est pas au rendez-vous. La journée est alors une perte sèche.

Ces dernières années, de nouveaux périls ont fait surface dans des eaux qui jadis étaient une source de vie et un gagne-pain pour nombre de résidents le long des 3.025 kilomètres du littoral somalien. L'océan tangue et tourbillonne tout autant. Le soleil brûle toujours implacablement. En revanche, les pêcheurs sont obligés d'affronter de nouvelles menaces.

Des centaines de pirates sillonnent à présent les mêmes mers que celles où les pêcheurs exercent leur activité. De fait, la piraterie basée en Somalie est souvent justifiée en ce sens qu'elle serait une réponse criminelle aux injustices de la pêche illégale pratiquée par de plus gros bateaux étrangers. Certains assurent même que les navires étrangers empoisonnent la mer avec leurs déchets toxiques.

Les pirates s'en prennent désormais à leurs compatriotes. « Les bandes de pirates ont également commencé à prendre pour cible les pêcheurs somaliens, dérobant leurs moteurs et leurs bateaux. Selon les informations disponibles, elles acculent de nombreux pêcheurs à abandonner leur activité », d'après « Le coût humain de la piraterie somalienne », un rapport publié en 2011 par l'organisme de recherche Oceans Beyond Piracy (OBP). « L'augmentation de ces incidents porte atteinte à la capacité des Somaliens ordinaires à se procurer des vivres et des produits de base. »

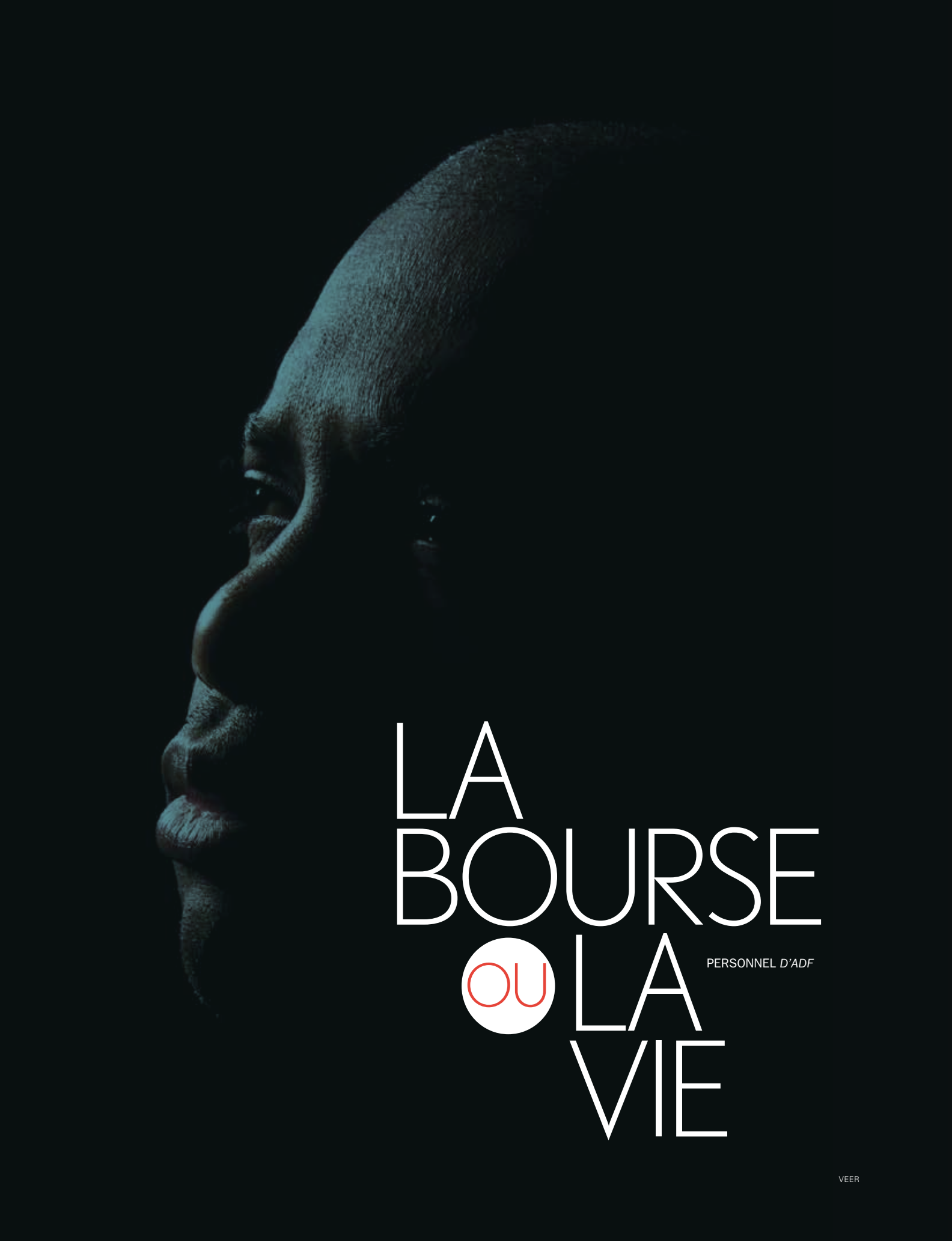
Par moments, les Somaliens se plaignent que les navires étrangers prennent des pêcheurs légitimes pour des pirates et les harcèlent. On a vu des navires « verser de l'eau bouillante dans les embarcations de fortune des pêcheurs somaliens, laissant leurs filets déchirés ou détruits », selon le quotidien *The Star* de Nairobi. Parfois, des navires écrasent de petits bateaux de pêche, tuant les occupants, poursuit l'article.

Les pêcheurs de la Somalie ne sont pas les seuls à endurer de telles épreuves. La Tanzanie constate que son industrie de la pêche a été mise à mal par la piraterie. Cinquante entreprises étrangères ont annulé leurs contrats avec la Deep Sea Authority (autorité de la haute mer) de la Tanzanie, en raison des inquiétudes suscitées par la piraterie, selon un rapport du site Sabahionline.com.

En 2011, 72 sociétés de pêche en haute mer exerçaient une activité en Tanzanie. Mais, seulement 22 continuent à le faire en 2012. Les contrats annulés représentent pour l'industrie tanzanienne de la pêche en haute mer une perte estimée à 4 millions de dollars, toujours d'après le site Sabahionline.com.

Les pêcheurs seychellois ne sont pas non plus hors d'atteinte des pirates. À la fin juin 2012, deux pêcheurs étaient toujours retenus en Somalie après avoir été enlevés fin octobre 2011, selon un rapport d'Albert Napier, directeur national d'Apostolat de la mer aux Seychelles. Les deux hommes se trouvaient à bord de l'Aride, un bateau de pêche artisanale seychellois, à environ 60 milles nautiques à l'ouest de Mahé, à proximité d'un lieu de pêche nommé « Seagull Bank » (le banc des mouettes). En juin, le bateau de pêche était toujours amarré dans un port de la Somalie et les autorités seychelloises négociaient encore le retour des pêcheurs.

Étant donné que les pirates continuent d'invoquer l'exploitation des eaux somaliennes pour justifier leurs actions, les initiatives prises dans le cadre de la lutte contre la piraterie devront aborder ces problèmes, selon l'OBP. « Il est important de signaler toutes les activités illégales et d'en venir à bout, qu'elles soient commises par des pirates somaliens ou par des ressortissants étrangers contre les intérêts somaliens. »


LA
BOURSE
OU
LA
VIE
PERSONNEL D'ADF
VEER

LE VERSEMENT DE RANÇONS ALIMENTE LA PIRATERIE. MAIS, PEUT-ON Y METTRE FIN SANS SACRIFIER LA VIE DES MARINS ?

C'était un événement sans précédent dans un pays qui est pratiquement livré à l'anarchie depuis le début des années 1990. Le 24 mai 2011, un avion avec aux commandes deux pilotes étrangers a été immobilisé par les autorités sur une piste de Mogadiscio, en Somalie, quelques instants après l'atterrissage. Ses quatre passagers ont reçu l'ordre de ne pas débarquer.

L'avion transportait 3,6 millions de dollars en espèces, destinés au versement d'une rançon pour deux navires tombés aux mains de pirates somaliens, selon les informations relayées par les médias. La rançon a été demandée par des hommes travaillant pour Mohamed Abdi Garaad, l'un des principaux piliers de la piraterie somalienne, soupçonné de contrôler 800 pirates répartis dans 13 groupes.

Toutefois, il est illégal de verser des rançons en Somalie. Les pilotes ont été détenus pas la police, puis reconnus coupables et condamnés à purger une peine de 15 ans de prison. Ils ont été finalement graciés par le président somalien Sheikh Sharif Sheikh Ahmed, bien que le groupe ait été condamné à payer une amende de plus de 100.000 dollars. L'argent correspondant au versement de la rançon a été confisqué par le gouvernement.

Selon l'agence de presse en ligne Somalia Report, il s'agissait du premier exemple connu d'étrangers tenus responsables d'un acte qui est devenu pratique courante, à savoir le paiement d'une lourde rançon pour obtenir la libération d'un navire tombé aux mains de pirates.

Pour les observateurs, ces paiements alimentent et perpétuent la piraterie, une industrie qui génère à présent des centaines de millions de dollars chaque année.

« La position somalienne sur les rançons est claire », a indiqué le professeur Muhyadin Ali Yusuf, président de la National Anti-Piracy Task Force (groupe de travail national de lutte contre la piraterie) de la Somalie, lors d'une interview réalisée par Somalia Report. « Il doit être mis fin au paiement de ces sommes, au moyen d'une bonne stratégie. La piraterie est une entreprise, que les rançons encouragent. Mettre fin à ces paiements est la meilleure solution pour éradiquer la piraterie. »

VEER

Et pourtant, il n'existe pas de solution simple à ce problème. De nombreux armateurs craignent que le fait d'ériger en infraction les actes de paiement de rançons ne permette pas d'éliminer les détournements de navires. Au contraire, affirment-ils, cela rendra simplement les pirates plus susceptibles de recourir à des mesures brutales, comme mettre à mort l'équipage d'un navire et vendre les marchandises au marché noir. Une conférence organisée à Londres en février 2012 par le ministère des Affaires étrangères et du Commonwealth du Royaume-Uni a recommandé la création d'un groupe de travail chargé de traiter les versements de rançons. Suite à cela, une organisation professionnelle de commerce maritime a publié une déclaration critique à cet égard.

La Chambre internationale de la marine marchande (ICS), une association commerciale représentant 80 pour cent de la flotte marchande mondiale, a ainsi déclaré : « L'industrie du transport maritime fait part de sa profonde préoccupation à l'égard de toute suggestion selon laquelle le versement de rançons aux pirates dans le but d'obtenir la libération de marins retenus comme otages serait interdit ou considéré comme une infraction. La préoccupation primordiale de notre industrie est humanitaire. Les armateurs ont un devoir de protection à l'égard de leurs équipages et de leurs familles. »

Cette déclaration a souligné l'importance des enjeux liés aux affaires d'enlèvements, dont le caractère violent a augmenté au cours des dernières années. Aussi récemment qu'en 2010, la perspective d'être victime d'une prise d'otages en mer était une épreuve très désagréable et souvent terrifiante, mais rarement fatale. Aujourd'hui, on constate une augmentation de la brutalité. Vingt-quatre marins ont été tués par leurs ravisseurs en 2011, contre huit en 2009. Lors d'un incident particulièrement horrible, des pirates somaliens ont mutilé un commandant vietnamien en lui amputant un bras, suite à la rupture des négociations sur la rançon.

Selon les représentants du secteur du transport maritime, cette violence peut être évitée, en versant simplement les rançons.

« Si des marins sont pris en otages, l'incapacité de la communauté internationale à éliminer la piraterie ou à venir au secours des otages laisse peu de choix aux armateurs : ils n'ont guère d'autre solution que de payer les rançons », pouvait-on lire dans la déclaration de l'ICS.

L'AMPLEUR DU PROBLÈME

Le montant total des rançons versées aux pirates somaliens a enregistré une hausse vertigineuse au cours des dernières années. En 2006, les versements de rançons s'élevaient au total à 6 millions de dollars, selon un rapport établi à ce sujet par le Groupe d'action financière internationale, un organe intergouvernemental chargé du suivi du blanchiment d'argent. En 2008, les versements ont atteint 70 millions de dollars et, deux ans plus tard, ils représentaient la somme astronomique de 180 millions de dollars.

Il n'est guère surprenant que les attaques aient suivi cette tendance à la hausse et se soient multipliées.

FRAIS

Par rapport au coût global imputé à la piraterie, les versements de rançons, qui s'élèvent au total à plusieurs centaines de millions de dollars par an, sont relativement une bonne affaire. Source: OBP

ASSURANCE	635 millions de dollars
DÉROUTEMENT DES NAVIRES	Entre 486 et 681 millions de dollars
SÉCURITÉ ET ÉQUIPEMENT À BORD	Entre 1,06 et 1,16 milliard de dollars
OPÉRATIONS MILITAIRES DANS LA RÉGION	1,27 milliard de dollars
AUGMENTATION DE LA VITESSE DES NAVIRES	2,71 milliards de dollars

Coût global de la piraterie en 2011

7 milliards de dollars

« Chaque fois que vous versez une rançon, vous faites de la piraterie une affaire plus rentable et vous la perpétuez en tant que modèle d'entreprise », observe Roger Middleton, un expert en piraterie, auparavant analyste pour le groupe de réflexion britannique Chatham House. « Chaque fois que [la rançon] augmente d'un million de dollars, cela incite davantage d'individus à vouloir devenir pirates. »

Au fur et à mesure de l'augmentation du nombre d'opérations engagées par les forces navales pour lutter contre la piraterie dans le golfe d'Aden et dans l'océan Indien, la difficulté de mener à bien un détournement a augmenté. Les pirates ont réagi en exigeant des sommes plus importantes en contrepartie de leur travail. Les navires sont détenus plus longtemps (en moyenne près de 200 jours en 2011) et les versements individuels des rançons augmentent de manière fulgurante. En 2005, la rançon moyenne demandée par des pirates en possession d'un navire détourné était de 150.000 dollars. En 2010, ce chiffre était passé à 5,4 millions de dollars, selon le groupe de défense de la sécurité maritime Oceans Beyond Piracy (OBP).

En règle générale, ces rançons ne sont pas versées par les compagnies maritimes mais par les assureurs. L'augmentation constante des exigences a accru le coût de l'assurance enlèvement et rançon pour le secteur du transport maritime, dont les primes sont estimées à 635 millions de dollars par an.

Bien que ce chiffre paraisse élevé, il s'agit d'une goutte d'eau dans l'océan par rapport au coût de la piraterie, estimé par l'OBP à environ 7 milliards de dollars annuellement. Selon les estimations de l'OBP, les versements de rançons représentent seulement 2 pour cent du coût total de la piraterie pour l'industrie du transport maritime et les

AGENCE FRANCE-PRESSE

Les Forces navales du Puntland escortent 22 pirates somaliens présumés, capturés par les forces françaises dans le golfe d'Aden, à Bosasso, une ville portuaire du nord du pays, en 2010.

économies internationales. L'industrie du transport maritime doit également supporter des coûts non directement liés aux rançons, notamment l'embauche de gardes armés à bord des navires, l'incorporation de nouveaux dispositifs sur les navires avec des mesures de protection, telles que du fil de fer barbelé, des barrières de sécurité, des lances d'incendie ou des pièces sécurisées, l'augmentation des vitesses à plus de 18 nœuds pour dissuader les pirates de monter à l'abordage mais aussi le déroutement des navires pour éviter les zones infestées de pirates.

LE CYCLE DES VERSEMENTS DE RANÇONS À TRAVERS L'ÉCONOMIE

Où va donc l'argent des rançons ? Bien que les observateurs extérieurs puissent imaginer des pirates se partageant de façon rudimentaire des liasses de billets après le versement d'une rançon, dans la réalité, le processus est beaucoup plus complexe.

La chaîne de valeur des rançons de la piraterie comprend des financiers, l'équipage de soutien, des cuisiniers, des négociateurs, des opérateurs de transfert de fonds et même des pourvoyeurs de « qat », la plante narcotique que beaucoup d'habitants de la région chiquent sans arrêt. Dans une étude intitulée « L'économie de la piraterie », le cabinet de conseil et stratégie Geopolicity a estimé qu'environ 30 pour cent seulement des revenus d'une rançon reviennent aux pirates eux-mêmes ou à leur équipage de soutien, environ 50 pour cent étant versé aux financiers et aux promoteurs.

Selon les observations de Geopolicity, un réseau international d'expatriés pour la plupart somaliens envoie des fonds destinés aux opérations de piraterie. D'après cette étude, le réseau s'étend jusqu'en Amérique du Nord et en Europe où il comprend des financiers ; mais, il pourrait également inclure des soutiens financiers au Liban et dans les Émirats arabes unis, ainsi que des groupes criminels au Yémen.

Malgré tout, une partie de l'argent provenant de rançons est converti en monnaie somalienne et dépensée dans le pays. Dans une étude parue en 2011 et intitulée « Robin Hook: The Developmental Effects of Somali Piracy » (Robin

INCITATION

PAUVRETÉ

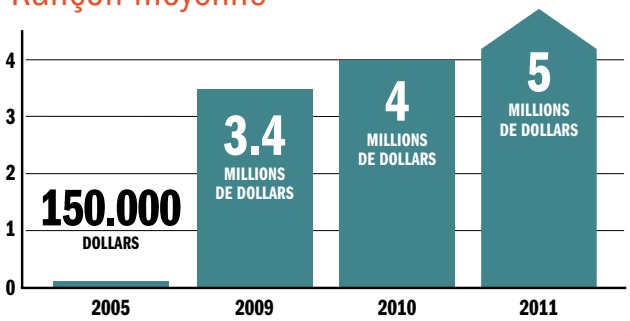
La Somalie est l'un des pays les plus pauvres du monde. Après la chute de son gouvernement en 1991, elle est devenue un sanctuaire à la fois pour les bandes criminelles de pirates et pour les extrémistes violents. Les pirates qui survivent d'un détournement à l'autre peuvent gagner bien plus d'argent que le Somalien moyen.

Revenu annuel moyen

500 DOLLARS
Citoyen

79.000 DOLLARS
Pirate

Rançon moyenne



Sources: Geopolicity, OBP

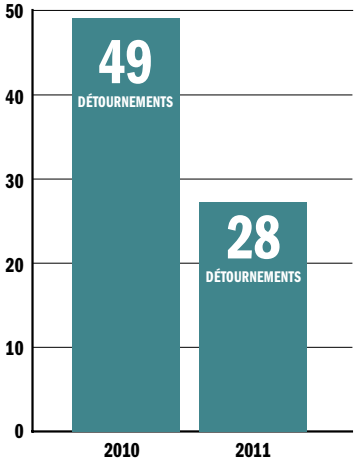
RANÇONS

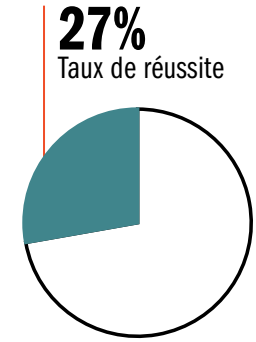
Les rançons ont augmenté à mesure que les pirates décrochent des timbales toujours plus conséquentes. Le plus gros versement à ce jour était de 13,5 millions de dollars pour le navire battant pavillon grec Irene SL en avril 2011. Le total des coûts engendrés par le détournement et la récupération d'un navire correspond en moyenne à trois fois le montant de la rançon.

BAISSE DES TAUX DE RENDEMENT

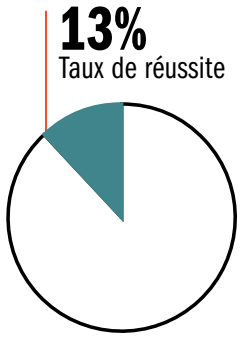
Malgré la multiplication des attaques, les taux de réussite des pirates somaliens ont baissé à mesure que de plus en plus de navires sont équipés de dispositifs dissuasifs et que des forces navales patrouillent dans les eaux de l'océan Indien et dans le golfe d'Aden.

Détournements réussis





2010



2011

Sources : ICC Commercial Crime Services (Services ICC pour la prévention des délits commerciaux), OBP

Hook, les conséquences de la piraterie sur le développement de la Somalie), la chercheuse universitaire Anja Shortland a analysé des images satellites des côtes somaliennes et a étudié les prix sur le marché des produits de consommation courante afin de déterminer les retombées des versements de rançons sur les économies locales. Anja Shortland a découvert que la ville de Garowe, un foyer de prolifération de la piraterie, a enregistré une croissance de la construction de logements, d'hôtels et d'infrastructures entre 2002 et 2009, années marquées par la contraction de l'économie nationale de la Somalie. Anja Shortland a également découvert que les prix du bétail ont augmenté dans la région parallèlement aux attaques des pirates, un signe que les destinataires des rançons dépensent localement une partie des versements.

En revanche, les recherches d'Anja Shortland ont indiqué que seules quelques personnes vivant dans ces communautés bénéficiaient de la piraterie. « La participation des habitants locaux aux gains générés par la piraterie est négligeable », écrit-elle. « En effet, la plus grande partie est envoyée à l'extérieur du pays pour financer des achats immobiliers à Nairobi ou à Mombasa. » En outre, selon ses constatations, le fait que l'argent des rançons soit entre les mains d'un petit nombre de personnes a généré une inflation ayant entraîné une hausse du prix des produits de base, une tendance qui affecte tout le monde.

Dans une interview avec *ADF,* Anna Bowden, experte en sécurité maritime auprès de l'OBP, a relevé le caractère temporaire et illusoire pour la Somalie d'espérer tout bénéfice économique provenant du versement des rançons.

« Le développement économique est extrêmement isolé. En réalité, cette situation créera davantage de divisions au sein d'une société composée de minuscules poches de prospérité et de quelques individus qui en bénéficient sur le plan financier », explique Anna Bowden. « En aucune manière, ceci peut se traduire par un avantage financier pour quiconque à long terme. »

Des membres d'équipage du thonier espagnol Alakrana font des signes à leur arrivée à Port Victoria sur l'île de Mahé, aux Seychelles, le 20 novembre 2009. Les pirates somaliens ont libéré l'Alakrana et ont fait savoir qu'une rançon de 3,5 millions de dollars avait été payée pour le navire et son équipage.

MAÎTRE DE 2E CLASSE DAVID B. HUDSON/MARINE AMÉRICAINE

Un parachute est largué par un petit avion au-dessus du MV Sirius Star lors d'un supposé versement d'une rançon à des pirates détenant le navire au large des côtes de la Somalie en 2009. Les pirates somaliens ont laissé partir le superpétrolier saoudien capturé à l'occasion du détournement du plus gros navire jamais saisi au monde, contre une rançon estimée à 3 millions de dollars.

SOLUTIONS POSSIBLES

Il n'existe pas de réponse simple au problème du versement de rançons. Selon certains, une loi générale érigeant en infraction le versement d'une rançon punirait, dans les faits, les victimes en même temps que leurs ravisseurs. Voici ce qu'écrivent à ce sujet les procureurs américains Walter Block et Patrick Tinsley : « On pourrait tout aussi bien promulguer une législation qui interdirait à une victime de choisir la vie lorsque son agresseur lui demande « la bourse ou la vie ? ».

Selon une ordonnance de 2010 signée par le Président américain Barack Obama, il est désormais illégal pour les citoyens des États-Unis de transférer de l'argent à quiconque figurant dans la liste des 11 principaux piliers de la piraterie et du terrorisme en Somalie. Toutefois, une information de l'agence Reuters précise que ces décisions ont été largement ignorées par les compagnies maritimes. En effet, ces dernières ont conclu qu'elles pouvaient continuer les versements d'argent en cas de rançon, tant que ces versements ne concernaient pas directement des citoyens américains.

En Grande-Bretagne, la légalité des versements de rançons a été confirmée par des décisions de la Cour d'appel du pays en 2010 et en 2011. D'après Reuters, la cour d'appel a « déterminé très clairement que le versement de rançons était légal au regard du droit britannique, même si ces actions sont susceptibles d'intensifier les détournements de navires ». Malgré tout, il peut y avoir dans la chaîne financière de la piraterie quelques maillons faibles susceptibles d'être attaqués par le biais de réglementations plus strictes.

Équipement. L'achat d'équipement est l'un des rares cas dans lesquels les pirates et leurs associés doivent se conformer à « l'économie officielle ». Effectuer un suivi étroit de l'achat de certains équipements fréquemment associés à la piraterie pourrait être un outil important à la disposition des responsables de la lutte contre la criminalité.

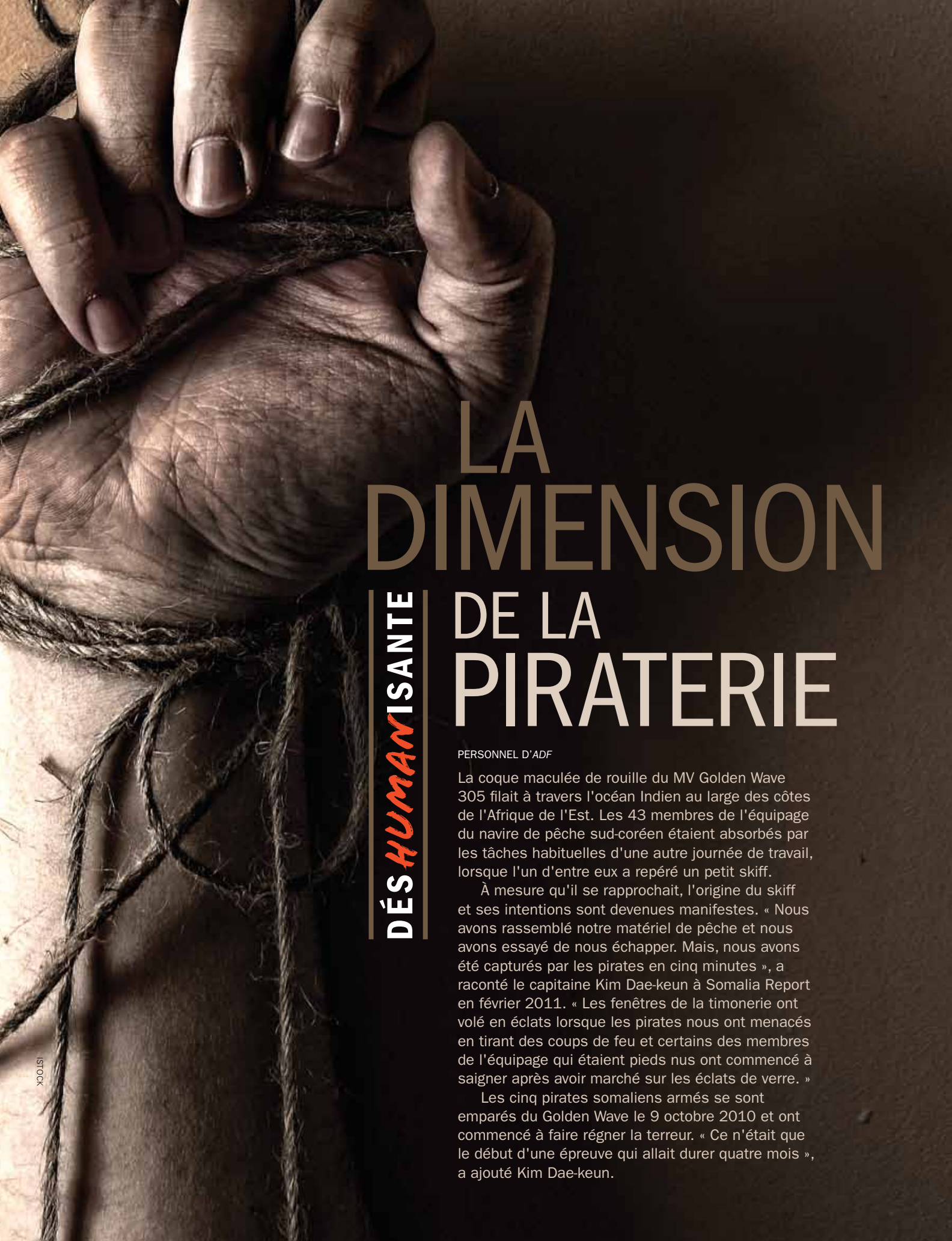
« Les produits et outils utilisés dans la piraterie sont bien achetés quelque part », fait remarquer Anna Bowden. « Par conséquent, si vous avez affaire à des skiffs avec à leur bord des moteurs, je soupçonne qu'ils ont été achetés dans le cadre de l'économie officielle. Dans ce cas, vous pouvez retracer l'identité de l'individu qui les a payés, de l'entreprise avec laquelle ils sont en relation et les détails de cette transaction. »

Financiers. Selon le quotidien britannique *The Daily Telegraph,* un financier qui propose de payer une somme aussi modeste que 10.000 dollars pour payer les skiffs, les armes et le carburant utilisés par un groupe de pirates peut bénéficier d'un retour sur investissement de 10 à 20 fois supérieur à l'apport initial. En 2011, l'Agence britannique de lutte contre la grande criminalité organisée (SOCA) a annoncé qu'elle s'efforcerait davantage de repérer les financiers et d'engager des poursuites contre eux.

« Les financiers des pirates sont les piliers principaux de la piraterie », déclare Henry Bellingham, le ministre britannique des Affaires étrangères en charge de l'Afrique. « Le fait de les viser efficacement aura un impact énorme sur la capacité des pirates à terroriser les gens qui se trouvent en haute mer. »

Hawala. Le système perfectionné de transfert de fonds pratiqué en Somalie, connu sous le nom de hawala, est très largement utilisé par d'honnêtes citoyens. En règle générale, des membres de cette diaspora mondiale envoient de l'argent à leurs familles vivant en Somalie. D'après une série d'articles financés par la Banque mondiale en 2006, les envois de fonds représentent environ 40 pour cent des revenus des ménages pour les Somaliens urbains.

Toutefois, le système hawala est également utilisé par les pirates et leurs financiers pour transférer les versements des rançons. Le renforcement de la surveillance et du suivi de ce système par le gouvernement somalien et ses partenaires internationaux pourrait tarir cette source de « transfusion financière » pour les pirates tout en maintenant sa disponibilité pour les citoyens ordinaires. ❑



ISTOCK

LA DIMENSION DÉSHUMANISANTE DE LA PIRATERIE

PERSONNEL D'*ADF*

La coque maculée de rouille du MV Golden Wave 305 filait à travers l'océan Indien au large des côtes de l'Afrique de l'Est. Les 43 membres de l'équipage du navire de pêche sud-coréen étaient absorbés par les tâches habituelles d'une autre journée de travail, lorsque l'un d'entre eux a repéré un petit skiff.

À mesure qu'il se rapprochait, l'origine du skiff et ses intentions sont devenues manifestes. « Nous avons rassemblé notre matériel de pêche et nous avons essayé de nous échapper. Mais, nous avons été capturés par les pirates en cinq minutes », a raconté le capitaine Kim Dae-keun à Somalia Report en février 2011. « Les fenêtres de la timonerie ont volé en éclats lorsque les pirates nous ont menacés en tirant des coups de feu et certains des membres de l'équipage qui étaient pieds nus ont commencé à saigner après avoir marché sur les éclats de verre. »

Les cinq pirates somaliens armés se sont emparés du Golden Wave le 9 octobre 2010 et ont commencé à faire régner la terreur. « Ce n'était que le début d'une épreuve qui allait durer quatre mois », a ajouté Kim Dae-keun.

CETTE ACTIVITÉ CRIMINELLE FAIT DES RAVAGES BIEN AU-DELÀ DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME

Tous les membres de l'équipage ont survécu au détournement et le navire a accosté à Mombasa, au Kenya, le 9 février 2011. Cependant, le capitaine sud-coréen, un autre membre d'équipage coréen, deux membres d'équipage chinois et 39 Kenyans seront marqués à vie. L'histoire mouvementée du Golden Wave démontre que la piraterie représente bien plus qu'une menace économique. Malgré les milliards perdus chaque année en raison des rançons, de l'augmentation des coûts du transport maritime et d'autres facteurs, la piraterie prélève un autre lourd tribut, sur l'intellect, l'esprit et le corps de ceux qui sont retenus captifs.

« Les pirates nous menaçaient constamment avec leurs armes chargées, donc j'aurais pu mourir si les coups de feu étaient partis par accident », a expliqué Kim Dae-keun aux médias. Selon Somalia Report, les pirates ont tout pris aux membres de l'équipage : chaussures, vêtements et papier hygiénique. Il ne restait à chacun qu'un maillot de corps et deux slips. Leurs ravisseurs frappaient souvent les hommes avec des crosses de fusil.

Les pirates ont commencé à utiliser le Golden Wave en tant que bateau-mère pour attaquer d'autres navires, obligeant Kim Dae-keun à piloter. « En se servant du Golden Wave 305, les pirates se sont livrés à 23 tentatives de détournement et ont réussi à détourner cinq navires », a précisé Kim Dae-keun. « Piloter le navire pour capturer d'autres bateaux innocents était réellement plus pénible que la mort, parce que j'avais moi-même vécu l'enfer sous le joug des pirates. Toutefois, je n'avais pas le choix, car ils m'auraient tué sur le champ si je ne leur avais pas obéi. »

Malgré leur épreuve, à bien des égards les membres de l'équipage du Golden Wave ont eu de la chance. Tout le monde a survécu et personne n'a été blessé gravement. Ce n'est pas toujours le cas pour ceux qui sont capturés par les pirates somaliens ou par le nouveau genre de pirates écumant le golfe de Guinée en Afrique de l'Ouest. Certains détournements sont accompagnés de blessures et de torture pour les membres d'équipage, dont certains finissent même par trouver la mort.

Selon le rapport de juin 2012 d'Oceans Beyond Piracy, intitulé « Le coût humain de la piraterie somalienne », les pirates ont attaqué 3.863 marins avec des fusils et des grenades propulsées par lance-roquettes en 2011. Les pirates ont retenu 1.206 personnes prisonnières. Parmi celles-ci, 555 ont été pris en otage en 2011 et 645 étaient en captivité depuis 2010. Six autres captifs étaient des touristes ou des travailleurs humanitaires. 57 pour cent de ces captifs, soit 687 personnes, ont été utilisés comme boucliers humains, ont été victimes de mauvais traitements aux mains des pirates ou bien les deux à la fois.

Le détournement en mai 2010 du MV Marida Marguerite, un porte-conteneurs allemand transportant des produits chimiques, illustre une évolution vers la violence. Pendant les trois premiers mois, les pirates ont traité les 22 membres de l'équipage avec humanité, selon le *Telegraph* de Londres. À mesure que les négociations traînaient, les pirates ont perdu patience. Le machiniste Sandeep Dangwal a raconté comment il a été torturé. « Un jour, ils m'ont emmené sur le pont et m'ont attaché les mains et les jambes dans le dos pendant deux heures. Ils ont également serré un câble autour de mes parties génitales. Lorsque je hurlais, ils serraient encore plus fort. »

Parfois aussi, les pirates rassemblent les membres de l'équipage afin de les utiliser comme un moyen de dissuasion visible contre les attaques navales. « Il y a eu des manifestations régulières de torture systématique », a déclaré le général de division Buster Howes, commandant les Royal Marines, à l'*Independent* de Londres en 2011. « Si les navires de guerre s'approchaient de trop près d'un bateau saisi par les pirates, ces derniers traînaient les otages sur le pont et les frappaient jusqu'à ce que le navire de guerre s'éloigne. »

YONHAP NEWS AGENCY

Le capitaine du MV Golden Wave 305 Kim Dae-keun montre le journal qu'il a conservé durant quatre mois lors de sa captivité aux mains des pirates somaliens.

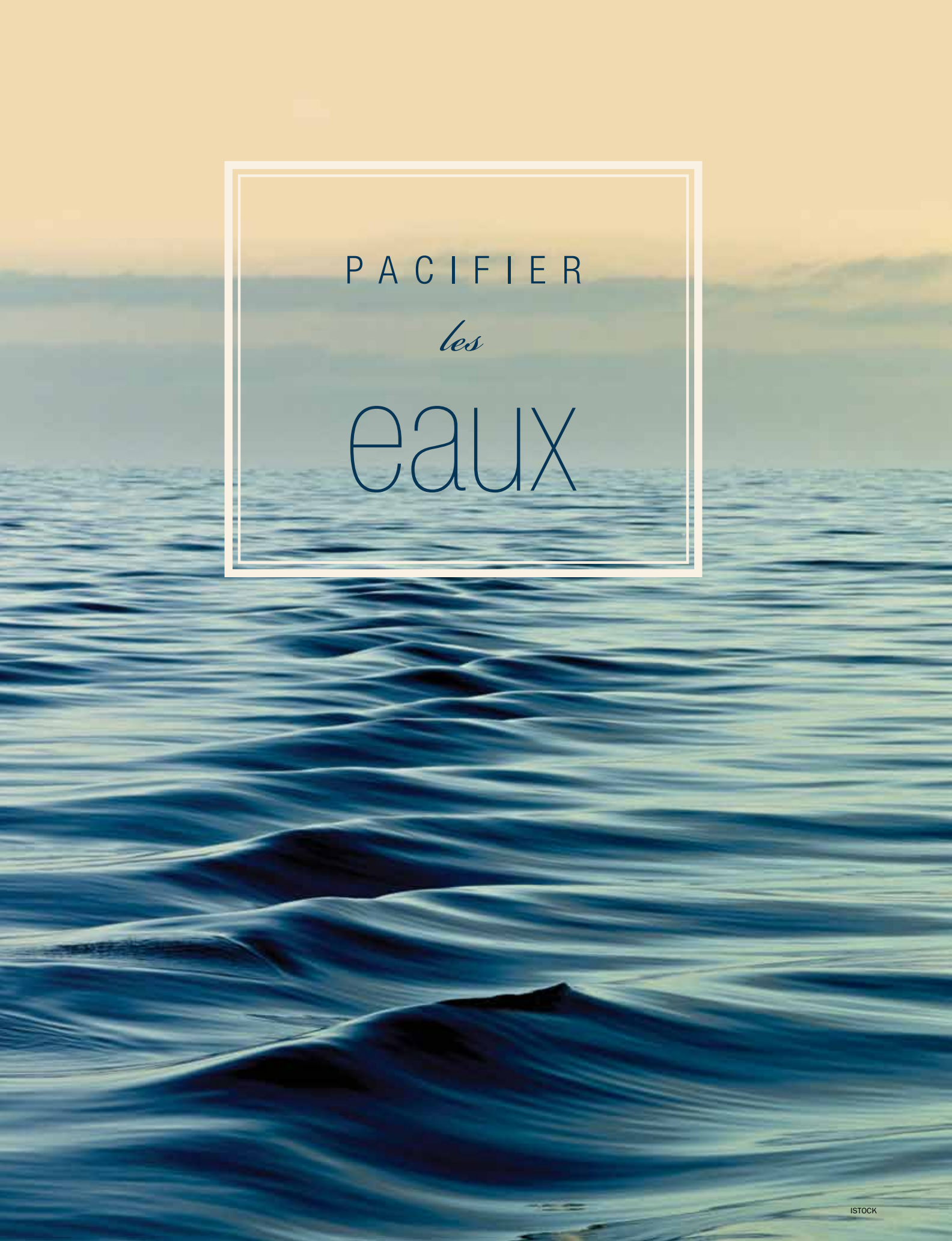
Les tactiques des pirates ont évolué au fil du temps. Les actes de violence sont courants et la crainte est le fonds de commerce de ceux qui détournent les navires. Kim Dae-keun sait cela mieux que quiconque. Il a relaté son expérience dans un journal de bord, qu'il a partagé avec les médias après sa libération.

Il a rempli 350 pages réparties en sept carnets, selon Yonhap News Agency. Il a raconté qu'il avait demandé à un chef cuisinier de mélanger 100 somnifères dans des bouteilles d'eau minérale et de les offrir aux pirates. Le chef kenyan a refusé, parce qu'il craignait que les pirates ne tuent l'équipage tout entier si le plan échouait, a expliqué Kim Dae-keun.

« Après avoir renoncé à ce plan, j'ai pensé plusieurs fois que je préfèrerais avaler les pilules et mourir », a poursuivi Kim Dae-keun. Or il ne voulait pas mourir aux mains des pirates sans écrire un dernier mot à sa femme.

« J'en suis arrivé à écrire ce journal car l'idée m'est venue que je pourrais être abattu par les pirates sans avoir laissé un seul mot en guise de testament », a confié Kim Dae-keun. « Je ne lui avais jamais dit combien je l'aimais auparavant. Aussi ai-je voulu lui exprimer les sentiments que j'éprouvais pour elle avant de mourir. » ❑

PACIFIER *les* eaux



ISTOCK

L'OPÉRATION HORIZON SENTINEL FAVORISE LA COOPÉRATION VISANT À ASSURER LA SÉCURITÉ MARITIME AU LIBERIA

CAPITAINE DE CORVETTE DE LA MARINE AMÉRICAINE MIKE DUDAS ET **LIEUTENANT-COLONEL DE L'ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS MARK E. GROTELUESCHEN**

Depuis 2003, la Mission des Nations Unies au Liberia (MINUL) maintient un très important contingent dans ce pays. Cette mission, qui appuie les activités de défense des droits de l'homme et apporte son aide à la réforme de la sécurité nationale, est forte de 8.000 hommes. Mais, à un moment donné, elle en comptait 16.000 au total. La MINUL a maintenu avec succès à l'intérieur du pays la paix et la stabilité dont cette nation déchirée par la guerre a besoin pour se redresser après une guerre civile brutale qui a duré 14 ans. La MINUL aide le Liberia d'une manière moins connue mais prometteuse en favorisant le développement des agences maritimes du pays.

La zone maritime qui borde la côte de ce pays d'Afrique de l'Ouest est essentiellement ouverte et incontrôlée. La présence de voies maritimes d'importance majeure, l'exploration pétrolière et gazière mais aussi les activités de pêche lucratives font de cette mer l'une des zones opérationnelles critiques pour les forces de défense nationales et internationales. Une histoire marquée par l'instabilité régionale et une présence navale internationale en recul ont créé un vide sécuritaire.

Vers la fin 2010, le commandant des forces de la MINUL a reconnu les menaces croissantes envers la stabilité et le commerce et a ordonné l'élaboration d'un programme visant à renforcer la sécurité maritime dans les eaux territoriales du Liberia. Le commandant de la force a ordonné à l'officier des projets spéciaux de la Cellule d'analyse conjointe de la Mission de la MINUL de concevoir et d'exécuter des opérations maritimes de défense intérieure à l'étranger afin d'endiguer la croissance de la piraterie maritime et d'autres activités illicites. C'est ainsi qu'a vu le jour l'opération Horizon Sentinel, une initiative combinée de la MINUL, de plusieurs agences du gouvernement du Liberia et du Projet Régional des Pêches en Afrique de l'Ouest (WARFP-Liberia), en vue de conduire à une meilleure appréhension globale de la situation et de contrecarrer les activités illicites au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest. Cette initiative est devenue le critère de référence pour toutes les autres missions des Nations Unies concernant le domaine maritime.

Horizon Sentinel est destinée à permettre au Liberia de maintenir la souveraineté et la sécurité de ses eaux territoriales mais aussi des nombreux navires battant pavillon libérien. Il s'agit d'une mission complexe et multidimensionnelle. En premier lieu, le cadre judiciaire et législatif de soutien aux objectifs du programme doit être mis en place. Ensuite, des ressources doivent être débloquées pour appuyer ces objectifs. Finalement, au fur et à mesure de la maturation des capacités du Liberia, le soutien apporté par des entités tierces doit diminuer. Cette entreprise prendra des années. Toutefois, avec une vision et des ressources appropriées, les eaux territoriales du Liberia peuvent devenir un modèle pour la sécurité, y compris celle de l'environnement, en Afrique de l'Ouest.

L'objectif du programme est d'établir et de maintenir une connaissance du domaine maritime et un contrôle de tous les intérêts maritimes du Liberia. Le gouvernement du Liberia doit être en mesure de répondre aux menaces de nature sécuritaire, environnementale et criminelle. Les éléments clés de l'opération Horizon Sentinel consistent à appuyer la Garde côtière libérienne reconstituée et à renforcer les capacités de l'autorité maritime libérienne. Ces deux agences sont les pierres angulaires de la sécurité maritime.

Horizon Sentinel a été conçue pour être une opération multiphases au cours desquelles chaque passage à la phase suivante s'accompagne de l'apport de ressources et de capacités nouvelles. Ces différentes phases se présentent de la manière suivante.

PHASE UNE : définir le domaine et rétablir une présence
PHASE DEUX : combiner les opérations de la Mission des Nations Unies au Liberia et du gouvernement du Liberia
PHASE TROIS : combiner les opérations de la Mission des Nations Unies au Liberia et du gouvernement du Liberia
PHASE QUATRE : exécuter les opérations à partir de ressources libériennes et sous direction libérienne
PHASE CINQ : élaborer des concepts futurs et mettre en place des capacités optimisées

PHASE UN : cette phase a commencé avec la réalisation de patrouilles occasionnelles par la MINUL en 2006. Une telle pratique a établi la première véritable présence pour assurer la sécurité maritime dans les eaux du Liberia depuis l'effondrement des structures gouvernementales au début des années 1990. Des patrouilles de surveillance aérienne maritime de la MINUL, au large des côtes, ont dans un premier temps été effectuées tous les deux mois. La phase un s'est achevée en octobre 2010 avec la nécessité d'élargir les opérations.

PHASE DEUX : cette phase en cours combine les capacités du gouvernement du Liberia, de la MINUL et du WARFP-Liberia en une initiative de lutte contre la délinquance maritime. L'utilisation des forces et de l'infrastructure existantes permet de franchir une série d'étapes importantes. Le processus par étapes de l'opération Horizon Sentinel confirmera les capacités existantes du gouvernement du Liberia et permettra d'orienter la croissance des structures et du matériel de la force. Horizon Sentinel contribuera à la croissance optimale des agences mais aussi appuiera la transition vers une situation dans laquelle le gouvernement du Liberia contrôle la connaissance du domaine et en assure la sécurité.

L'une des clés de la réussite est l'opération Onward Liberty, un programme conjoint de tutorat réunissant l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique et une Force spéciale du Corps des Marines en Afrique, destiné aux Forces armées du Liberia (AFL) nouvellement reconstituées. En ayant recours à une formation pratique et à des contacts directs mais aussi avec l'appui du conseiller maritime de la Garde côtière américaine auprès du Bureau de la coopération pour la sécurité (Office of Security Cooperation) à l'ambassade des États-Unis à Monrovia, les Marines, les aviateurs, les soldats et les marins participant à l'opération Onward Liberty s'emploient à faire progresser les capacités de l'AFL. En particulier, un travail ciblé avec la Garde côtière libérienne est d'importance cruciale pour le succès de Horizon Sentinel.

La Garde côtière libérienne, forte d'un effectif d'environ 50 personnes et équipée de plusieurs petits bâtiments, représente le plus petit des deux services reconstitués des forces de défense libériennes. Pour améliorer l'efficacité de cette force modeste, la MINUL a fourni des multiplicateurs de puissance clés, en particulier des capacités de patrouille de surveillance aérienne maritime, avec le bi-turbopropulseur Beechcraft King Air. L'augmentation du nombre des patrouilles de surveillance aérienne maritime de la MINUL et le déploiement d'observateurs de la Garde côtière à bord des avions ont jeté les bases de l'utilisation des forces des deux organisations. Après seulement une année d'opérations de la phase deux, la surveillance, l'utilisation de la file d'attente cible (« target queuing ») pratiquement en temps réel et l'interdiction se sont avérées des concepts opérationnels éprouvés. Cela signifie qu'un avion de patrouille peut relayer des informations à un bâtiment d'interception de la Garde côtière à temps pour immobiliser et arraisonner un bateau suspect.

PHASE TROIS : avec le retrait inévitable des forces et des matériels de la MINUL, les agences maritimes libériennes assumeront progressivement des responsabilités grandissantes et un plus large contrôle opérationnel. Cette phase sera la plus décisive. Des ressources et des capacités appropriées doivent être identifiées avant le commencement d'une réduction progressive des forces engagées, afin d'assurer une transition harmonieuse vers des opérations dominées par le gouvernement du Liberia.

Bien que le Liberia soit un pays relativement petit, ses intérêts maritimes ont une dimension et une portée mondiales. Sous l'égide de l'autorité maritime libérienne, des centaines de navires et des milliers de marins de la marine marchande naviguent sous pavillon libérien. Le Liberia est également responsable d'une vaste région de recherche et sauvetage (SAR) englobant une grande partie de l'Atlantique Sud. L'exigence de coordination des opérations SAR dans le cadre de cette zone de responsabilité internationalement reconnue dépasse actuellement les capacités libériennes. La région SAR libérienne s'étend pour moitié dans l'Atlantique Sud et pour moitié le long des côtes de l'Afrique, de la Guinée au Nigeria.

Le gouvernement du Liberia, en coordination avec diverses agences internationales et maritimes, a assumé la responsabilité des opérations SAR dans cette région. Toutefois, il ne peut pas appuyer directement des opérations à longue distance. Ce n'est ni la responsabilité ni le mandat du Liberia de maintenir suffisamment d'actifs et de ressources pour se charger du contrôle, des patrouilles et de la conduite des opérations SAR dans un espace maritime défini. Le gouvernement du Liberia a l'obligation de coordonner le sauvetage et la récupération des avions, des navires, des passagers et des membres d'équipage en utilisant des ressources commerciales et autres.

À la fin 2011, la Garde côtière libérienne disposait de deux petits patrouilleurs et était limitée à des opérations exécutées à proximité du port de Monrovia. La MINUL entretient des

avions et des hélicoptères pour conduire des patrouilles et des opérations SAR de portée limitée. Avec des milliers de kilomètres carrés d'océan et la présence de nombreux navires dans son domaine maritime, les exigences d'une gestion et d'un contrôle efficaces peuvent paraître décourageantes. Cependant, Horizon Sentinel fait partie des efforts engagés pour réaliser des progrès dans cette zone.

Nombre des exigences relatives aux opérations SAR peuvent être remplies dans le cadre de l'infrastructure et des capacités dont dispose déjà le Liberia. D'autres exigences nécessitent des investissements ou des effectifs supplémentaires. Ci-dessous figure une liste des capacités maritimes du Liberia.

- Le Liberia dispose d'un système de surveillance fixe limité, avec l'utilisation de radars et de balises indicatrices, destiné à une couverture 24 h/24 et 7 j/7 et au signalement de l'activité maritime dans le cadre de la zone de responsabilité. Cette capacité est à présent limitée à une station de contrôle dotée d'un système d'identification automatique, qui est située dans la capitale, Monrovia, et repère les navires dans une zone limitée. Il existe des plans visant à installer des stations de surveillance le long de la côte pour renforcer les capacités de repérage. Cependant, le financement de ce projet est encore problématique.
- Le Liberia dispose d'un centre d'opérations maritimes qui surveille le mouillage des navires dans les ports libériens mais aussi de certains navires transitant dans sa zone de responsabilité. Toutefois, ce centre n'est pas continuellement doté de personnel et les bâtiments d'interception, dont l'intervention est nécessaire en cas de présence d'un navire suspect ou d'un navire en détresse, ne sont pas en alerte à toute heure du jour.
- Les capacités de surveillance aérienne limitées du Liberia seront encore mises à rude épreuve dans les années à venir au fur et à mesure de la réduction progressive des forces de la MINUL. Le gouvernement du Liberia doit décider s'il entend acquérir des aéronefs de surveillance ou bien passer un contrat avec une entreprise fournissant ces capacités.
- La Garde côtière des Forces armées du Liberia (AFL-CG) a fait l'acquisition de plusieurs nouveaux bâtiments et est en train de les intégrer rapidement dans le cadre des capacités opérationnelles de ses services. La coopération inter-agences s'intensifie, ce qui permet une meilleure application de la loi et l'introduction d'une nouvelle législation visant à renforcer la sécurité maritime.
- On constate une amélioration des capacités d'inspection, d'arraisonnement, de recherche et de saisie, tant à quai qu'en mer.

PHASES QUATRE ET CINQ : le gouvernement du Liberia jouera un rôle moteur pour fixer le calendrier et les critères de référence de la mise en œuvre de ces phases futures.

À l'avenir, l'un des défis essentiels à relever sera le développement de l'exploration pétrolière et gazière mais aussi le respect des exigences connexes en matière de sécurité, y compris de l'environnement. Compte tenu de l'intensification de l'activité dans la zone de responsabilité maritime libérienne, une expansion régulière des capacités de surveillance et SAR devient de plus en plus importante.

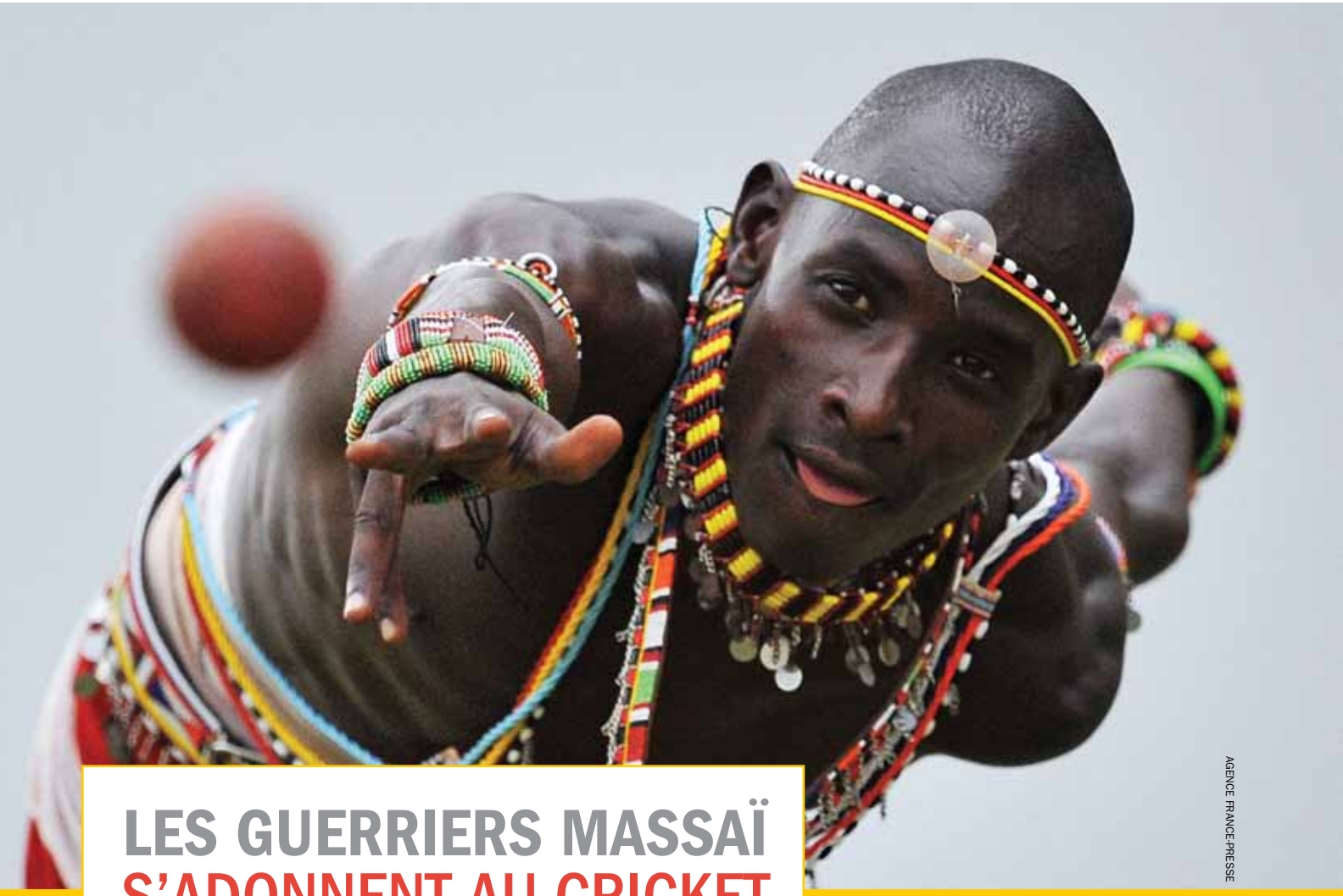
Au fur et à mesure que les eaux côtières de l'Afrique de l'Ouest sont de plus en plus animées, elles deviennent également plus dangereuses. L'Afrique de l'Ouest voit s'accroître sa vulnérabilité face à la piraterie. Bien que cette dernière n'ait pas encore atteint la notoriété de celle affectant la Somalie, elle représente néanmoins un danger réel et croissant pour les navires et les activités maritimes. Environ 10 pour cent des actes de piraterie se produisant dans le monde entier surviennent dans les eaux de l'Afrique de l'Ouest. Au fur et à mesure que l'infrastructure liée à l'exploration et à l'extraction pétrolière et gazière gagne en importance au large des côtes libériennes, la piraterie deviendra presque certainement la prochaine industrie maritime illicite à enregistrer une croissance de ses activités. Le Bureau maritime international a signalé que 37 incidents de piraterie se sont produits entre le 1er janvier et le 21 février 2012. Un quart d'entre eux sont survenus dans l'Atlantique Sud, le long des côtes de l'Afrique de l'Ouest. Les perspectives des pirates paraissent reluisantes, à moins que tous les gouvernements africains concernés par l'activité maritime fassent de la sécurité et de la coordination une priorité absolue. Le gouvernement du Liberia, avec l'assistance de la MINUL, commence à apporter son concours.

En une année, grâce en partie à l'opération Horizon Sentinel, les agences de sécurité maritime et de défense libériennes ont considérablement optimisé leurs capacités. Elles se sont améliorées : elles étaient auparavant extrêmement limitées tant dans leur connaissance du domaine maritime que dans leur influence sur leurs eaux territoriales ; désormais, elles ont fait leur preuve et sont en mesure d'identifier, de repérer et d'interdire la pêche illégale, parmi d'autres activités illicites. La sécurité portuaire et l'infrastructure maritime parviennent également à maturité. L'horizon maritime du Liberia est un vaste océan de potentialités et Horizon Sentinel contribue à faire en sorte que celles-ci puissent se matérialiser. Avec la poursuite du développement, l'avenir maritime peut contribuer à offrir à chaque Libérien un nouvel espoir de lendemains meilleurs. ❑

Les opinions exprimées dans cet article sont celles des auteurs et ne reflètent pas la politique ou la position officielle du Département de la Défense ou du gouvernement des États-Unis.

Auteurs :
Le capitaine de corvette Mike Dudas, de la marine américaine, a servi comme officier des projets spéciaux de la Cellule d'analyse conjointe de la MINUL d'octobre 2010 à novembre 2011. Son expérience comprend de multiples missions au sein des forces d'opérations spéciales. Il suit actuellement les cours de l'École de commandement et d'état major de l'Armée américaine à Fort Leavenworth, dans le Kansas.

Le lieutenant-colonel Mark E. Grotelueschen, de l'Armée de l'air américaine, a servi comme officier d'état-major au Centre des opérations logistiques conjointes de la MINUL en 2011. Auparavant, il était basé au quartier général de l'Armée de l'air américaine pour l'Afrique situé sur la base aérienne de Ramstein, en Allemagne. Il enseigne l'histoire à l'École de formation de l'Armée de l'air américaine à Colorado Springs, dans le Colorado.



AGENCE FRANCE-PRESSE

LES GUERRIERS MASSAÏ S'ADONNENT AU CRICKET

AGENCE FRANCE-PRESSE

Dressé en face du guichet, le joueur de cricket kenyan et guerrier massaï Francis Meshame arbore sa coiffe traditionnelle et sa robe rouge. Cependant, il a échangé son bouclier et sa lance contre des protections et une batte de cricket.

« C'est un jeu facile, parce que lorsque vous lancez la balle, c'est exactement comme lancer un javelot », explique Francis Meshame, membre d'une équipe de joueurs de cricket originaire de la célèbre tribu des Massaï qui ont adopté ce jeu, mais pas les uniformes blancs traditionnels de ce sport.

« Les protections sont exactement comme les boucliers que nous utilisons au combat », ajoute le batteur âgé de 29 ans. « Et la batte ressemble beaucoup au « rungu », les gourdins dont nous nous servons. »

Le cricket, importé au Kenya lors de l'ère coloniale britannique, n'y est pratiqué que dans les grandes villes. Toutefois, certains hommes de la tribu des Massaï originaires de la région de Laikipia ont formé une équipe de cricket, les Maasai Cricket Warriors, comme moyen de promouvoir des styles de vie plus sains auprès de leur jeunesse. Ce sport a été introduit il y a cinq ans par Aliya Bauer, une bénévole sud-africaine amatrice de cricket, qui a commencé à l'enseigner à des écoliers locaux dans le village d'Il Polei.

Aujourd'hui, l'enthousiasme pour ce sport est bien réel. L'un des membres de l'équipe parcourt 16 kilomètres à pied pour se rendre au terrain d'entraînement puis rentrer chez lui et les membres de l'équipe ont tous de grandes ambitions.

« Tôt ou tard, un ou plusieurs Massaï joueront dans l'équipe matinale du Kenya parce que nous avons les meilleurs lanceurs et nous avons de bons batteurs », affirme Ole Sonyanga Weblen Ngais, un joueur âgé de 23 ans. Les joueurs veulent être des exemples à suivre pour leurs communautés. Ils font campagne contre les mariages précoces d'enfants et encouragent la sensibilisation au VIH/SIDA ainsi que les droits des femmes.

AGENCE FRANCE-PRESSE

Le ministre des Sports zambien Chisimba Kambwili, au centre à gauche, et l'ancien footballeur zambien Kalusha Bwalya, au centre à droite, rendent hommage aux joueurs zambiens disparus lors d'un accident d'avion en 1993.

FOOTBALLEURS ZAMBIENS

Honneur aux frères disparus

AGENCE FRANCE-PRESSE

Lors d'une cérémonie profondément émouvante qui s'est déroulée au Gabon en février 2012, les footballeurs zambiens ont honoré leurs compatriotes qui ont péri en 1993 dans un accident d'avion au large des côtes du Gabon.

Peu après leur arrivée à Libreville, où ils devaient affronter la Côte d'Ivoire en finale de la Coupe d'Afrique des nations, les Copper Bullets se sont rendus à l'endroit où, à 500 mètres au large, un appareil de l'Armée de l'air zambienne s'est abîmé dans les flots, emportant l'équipe nationale.

L'avion se dirigeait vers Dakar pour une rencontre de qualification pour la Coupe du Monde 1994 que l'équipe allait disputer contre le Sénégal, lorsqu'il s'est écrasé. Les 25 passagers et les cinq membres de l'équipage se trouvant à bord ont tous péri. Une enquête officielle a conclu que la fatigue du pilote ainsi qu'une erreur d'un instrument de bord avaient contribué à la catastrophe, survenue peu après le ravitaillement de l'appareil à Libreville.

Seul Kalusha Bwalya, un ancien « Footballeur africain de l'année », a évité la tragédie parce qu'il jouait aux Pays-Bas et s'était rendu directement à Dakar depuis l'Europe.

Kalusha Bwalya, aujourd'hui président de la Fédération zambienne de football, faisait partie du groupe qui rendait un hommage émouvant aux disparus en un après-midi pluvieux.

Au doux son du clapotis des vagues de l'océan Atlantique venant s'échouer sur le rivage, il a déclaré, les larmes aux yeux : « Ce n'est pas une simple coïncidence que nous soyons ici aujourd'hui ; notre équipe a travaillé dur. Néanmoins, je suis convaincu que nos chers frères qui ont perdu la vie ici il y a 19 ans nous ont prêté main forte. »

Kalusha Bwalya, les joueurs et l'entraîneur Hervé Renard ont marché le long de la plage près de l'aéroport, entonnant un chant funèbre zambien avant de s'arrêter à l'endroit le plus proche de l'accident sur le rivage.

La Zambie a fini par gagner le Championnat 2012.

Une légende du « highlife » REVIENT SUR SCÈNE

AGENCE FRANCE-PRESSE

Un personnage légendaire de la musique au Nigeria, âgé de 85 ans, connu pour le style de musique et de danse appelé « highlife » qui à une époque était prépondérant en Afrique de l'Ouest, fait un retour surprenant 50 ans après l'apogée de sa gloire.

Fatai Olayiwola Olagunju, le musicien connu sous le nom de Fatai Rolling Dollar, a vu sa notoriété et ses finances décliner lorsque la popularité du highlife a périclité. À présent, il joue à nouveau cette musique entraînante aux sons de sa guitare dans des clubs bondés. Malgré son âge, il demeure l'un des artistes du Nigeria au chic le plus débridé. Dans une tenue jaune et bleue, avec des lunettes de soleil jaune canari et un béret militaire, il est assis dans un bar très couru de Lagos, discutant de la musique highlife qui a vu le jour au Ghana au début des années 1900 et a connu son apogée dans la région dans les années 1950 et début 1960.

AGENCE FRANCE-PRESSE

« Nous sommes en train de faire renaître et de remettre sur pied le highlife », observe-t-il. « Le highlife apporte du bonheur aux gens. »

Le highlife se distingue par des rythmes rapides et répétitifs, entraînés par la guitare électrique et les cuivres accompagnant un chant parfois mélancolique qui généralement tourne en dérision la vie moderne.

À l'apogée du highlife, Fatai Olayiwola Olagunju était un artiste célébré dans tout le pays. Bien que la montée en puissance du hip-hop ait radicalement changé la scène musicale du pays le plus peuplé de l'Afrique, Fatai Olayiwola Olagunju essaie de faire en sorte que le highlife ne disparaisse pas. Les nouveaux dépositaires du beat ont également commencé à se faire connaître.

L'INDE SIGNE PLUSIEURS CONVENTIONS ANTI-PIRATERIE AVEC LES SEYCHELLES

Reconnaissant une menace commune aux deux pays, l'Inde a signé des conventions avec les Seychelles en vue de contrecarrer la piraterie dans l'océan Indien. Le ministre indien des Affaires extérieures, S.M. Krishna, et son homologue seychellois, Jean-Paul Adam, ont longuement échangé en février 2012 sur un ensemble de questions internationales, régionales et bilatérales et ont dressé le bilan des relations entre leurs deux pays. D'après l'agence de presse Indo-Asian News Service, la lutte contre la piraterie était l'un des principaux sujets évoqués.

« Au cours des entretiens, les représentants indiens ont affirmé que leur pays s'efforcerait toujours d'apporter son soutien aux initiatives des Seychelles en matière de sécurité, de développement et de renforcement des capacités », a déclaré le ministère des Affaires extérieures dans un communiqué de presse. « Les deux parties ont souligné la nécessité de poursuivre en commun la surveillance de la zone économique exclusive des Seychelles ainsi que la surveillance anti-piraterie en vue d'assurer la sécurité de la région de l'océan Indien. »

AGENCE FRANCE-PRESSE

S.M. Krishna, le ministre indien des Affaires extérieures, s'entretient avec Jean-Paul Adam, le ministre seychellois des Affaires étrangères, au cours d'une réunion qui s'est tenue à New Delhi le 14 février 2012.

Parmi les trois accords conclus figurait la livraison par l'Inde à la nation insulaire d'un système radar de surveillance côtière estimé à 10 millions de dollars et d'un avion de surveillance Dornier. Les échanges entre l'Inde et les Seychelles ont également porté sur le commerce et l'investissement, particulièrement dans le secteur des hydrocarbures et de la pêche. La visite du ministre des Affaires étrangères des Seychelles a eu lieu moins de deux semaines après le déplacement en Inde du Président des Seychelles James A. Michel à l'occasion du sommet de Delhi sur le développement durable. Au cours de cette visite, les deux parties se sont penchées sur les questions de sécurité, sur la piraterie et sur les moyens d'élargir la coopération autour du développement.

Les liens de défense entre l'Inde et les Seychelles ont été renforcés, compte tenu notamment de la lutte menée par l'Inde contre la piraterie. Cette dernière a fait don aux Seychelles d'un navire d'attaque rapide et s'est également engagée à livrer deux hélicoptères légers HAL Chetak. En février 2011, l'Inde a déployé un avion de patrouille maritime Dornier 228 à Victoria, sa capitale, jusqu'à ce que HAL, une entreprise aérospatiale basée à Bangalore, puisse livrer un nouvel appareil aux pouvoirs publics. Au cours des trois dernières années, l'Inde a envoyé un navire de guerre et un aéronef patrouiller dans la zone située au large des Îles Maldives, étant donné la recrudescence des activités des pirates somaliens dans cette région. L'Inde a également apporté son soutien à d'autres nations insulaires de cette partie du monde dans le cadre de la lutte contre la piraterie. DEFENCEWEB

NIGERIA ET L'UE UNISSENT LEURS EFFORTS POUR LUTTER CONTRE LA CORRUPTION

AGENCE FRANCE-PRESSE

Un manifestant arbore un t-shirt anti-corruption pendant une manifestation à Lagos, au Nigeria.

Le Nigeria et l'Union européenne ont signé un accord d'un montant de 45 millions de dollars relatif à la lutte contre la corruption dans le pays d'Afrique le plus peuplé.

Une déclaration de l'organisation internationale précise que l'accord a été signé conjointement fin mars 2012 par le ministre nigérian de la Planification nationale, Shamsuddeen Usman, et le chef de la délégation de l'Union européenne au Nigeria, David MacRae. La délégation de l'UE a indiqué son intention de financer trois projets d'une valeur totale de 125 millions de dollars dans les domaines de la justice, de la lutte anti-corruption et de la lutte contre la drogue. Ces projets seront mis en œuvre par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime.

« L'objectif global de ces trois projets est de promouvoir la bonne gouvernance et de contribuer aux initiatives engagées par le Nigeria pour renforcer la transparence, la responsabilité et la lutte contre la corruption, pour appuyer la réforme de la justice mais aussi pour traiter les questions liées au trafic et à l'usage des stupéfiants », a précisé la déclaration.

Le Nigeria, principal producteur de pétrole de l'Afrique, se classe aux tout premiers rangs des pays dans lesquels la corruption est la plus répandue. AGENCE FRANCE-PRESSE

LES ARCHIVES DE NELSON MANDELA

AFFICHÉES SUR INTERNET

Les archivistes de Nelson Mandela et Google annoncent que leur projet, d'un montant de 1,25 million de dollars, visant à préserver sous forme numérique des documents retraçant la vie du leader de la lutte contre l'apartheid est désormais en ligne. Ce projet avait été annoncé en 2011. Les chercheurs et les admirateurs du monde entier peuvent à présent accéder à des centaines de documents, de photographies et de vidéos. Ces archives ont été inaugurées avec plus de 1.900 entrées et d'autres viennent s'ajouter.

« Le projet de numérisation des archives de Nelson Mandela montre comment Internet peut contribuer à préserver l'héritage historique et le rendre accessible au monde entier », a déclaré en mars 2012 Steve Crossan, directeur de l'Institut culturel Google. Plusieurs projets similaires de Google se sont penchés sur les parchemins de la mer Morte et les documents relatifs à l'Holocauste au mémorial de Yad Vashem.

Nelson Mandela, qui a passé 27 ans en prison pour avoir combattu le pouvoir raciste blanc, est devenu le premier président noir de l'Afrique du Sud en 1994 et a exercé un mandat de cinq ans. Il s'est aujourd'hui retiré de la vie politique. Sa dernière apparition publique remonte à juillet 2010. Dans le cadre de sa fondation caritative et pour le développement, Nelson Mandela a inauguré en 2004 le Centre de la mémoire Nelson Mandela, basé à Johannesburg, qui lui est dédié et où les documents sont conservés. Ce centre accueille des archives et organise des conférences et d'autres événements visant à promouvoir la justice et la réconciliation dans le monde entier.

Une femme visionne les nouvelles archives numériques de Nelson Mandela au Centre de la mémoire Nelson Mandela à Johannesburg, en Afrique du Sud.

Verne Harris, du Centre de la mémoire Nelson Mandela, a confié qu'il « est stimulant » de voir se concrétiser les initiatives de son centre et de Google.

Dans une vidéo, l'ancien président sud-africain F.W. de Klerk, qui a partagé le prix Nobel de la paix 1993 avec Nelson Mandela pour avoir négocié son propre départ du pouvoir, se souvient avoir été sollicité pour s'adresser au Parlement aux côtés de Nelson Mandela en 2004, le jour même de la commémoration du 10e anniversaire du jour où Nelson Mandela est devenu le premier président noir de l'Afrique du Sud. Nelson Mandela a pris le bras de F.W. de Klerk sous les applaudissements des parlementaires.

« Avec le recul, il s'agit d'un symbole de la façon dont la réconciliation peut se manifester », a observé F.W. de Klerk dans une série de vidéos dans lesquelles diverses personnes racontent leur rencontre avec Nelson Mandela.

Une photographie du site d'archives montre le militant anti-apartheid Desmond Tutu, son épouse et leurs petits-enfants en compagnie de Nelson Mandela après un service religieux à l'occasion du 50e anniversaire de mariage des Tutu. Dans la légende, Nyaniso Burri, l'une des petites-filles de Desmond Tutu, se rappelle avoir serré la main de Nelson Mandela ce jour là, alors qu'elle avait huit ans, et dit à son grand-père : « je ne laverai jamais cette main de toute ma vie ». THE ASSOCIATED PRESS

AGENCE FRANCE-PRESSE

AGENCE FRANCE-PRESSE/AU-UN

Augmentation des dépenses MILITAIRES EN AFRIQUE

DEFENCEWEB

Les dépenses militaires en Afrique ont augmenté de 8,6 pour cent en 2011, d'après le rapport annuel sur la base de données des dépenses militaires rédigé par l'Institut international de recherche sur la paix de Stockholm (SIPRI). En revanche, l'institut a indiqué que ce total ne reflétait pas une croissance également répartie dans l'ensemble du continent. En effet, cette augmentation des dépenses (représentant 2,5 milliards de dollars) était à 44 pour cent attribuable à l'Algérie.

En excluant l'Algérie, les dépenses militaires en Afrique étaient pour l'essentiel constantes, selon le rapport. En Algérie, un budget supplémentaire à mi-exercice a augmenté de 22 pour cent l'affectation des dépenses militaires, en grande partie en raison de préoccupations liées aux retombées éventuelles du conflit en Libye. « Le pays a mis en œuvre un important programme de réarmement qui en a fait le septième plus grand importateur d'armes conventionnelles majeures entre 2007 et 2011 », écrivent les auteurs de ce rapport.

Le SIPRI avertit toutefois que les chiffres pour l'Afrique « présentent un haut degré d'incertitude en raison de l'absence de données sur de nombreux pays, plus particulièrement le Soudan, la Libye et l'Érythrée ». Il ajoute que ces dernières années le Nigeria a rapidement augmenté ses dépenses militaires, alimentées par la richesse pétrolière, et que d'importants crédits ont été affectés à des opérations militaires de sécurité intérieure contre des groupes rebelles dans le delta du Niger et le groupe islamiste extrémiste Boko Haram.

À l'échelle mondiale, les dépenses militaires se sont élevées à 1,74 billion de dollars, un chiffre pratiquement identique à celui de 2010. La part de l'Afrique dans ce total est de 2 pour cent.

« Cette modeste augmentation de seulement 0,3 pour cent en 2011 [à l'échelle mondiale] marque la fin d'une période d'augmentation continue des dépenses militaires entre 1998 et 2010, avec notamment un accroissement annuel moyen de 4,5 pour cent entre 2001 et 2009 », précise le SIPRI. « Six des pays ayant les budgets militaires les plus importants au monde, à savoir le Brésil, la France, l'Allemagne, l'Inde, le Royaume Uni et les États-Unis, ont effectué des coupes dans leurs budgets militaires en 2011, dans la plupart des cas dans le cadre de tentatives de réduction des déficits budgétaires. En même temps, d'autres États, notamment la Chine et la Russie, ont nettement augmenté leurs dépenses militaires. »

LE MAROC ET L'ESPAGNE

vont coopérer sur des questions de sécurité

MAGHAREBIA.COM

Au point le plus rapproché, seuls 13 kilomètres séparent le Maroc et l'Espagne. Ces deux pays sont confrontés à des menaces communes en matière de sécurité, notamment le terrorisme, le crime organisé, la contrebande et l'immigration illégale. En février 2012, Mohand Laenser, le ministre de l'Intérieur marocain, et Jorge Fernandez Diaz, son homologue espagnol, se sont réunis pour discuter de l'adoption d'une position plus unifiée envers ces menaces.

Les ministres ont convenu d'établir conjointement deux centres de liaison des services de police, l'un à Tanger, au Maroc, l'autre à Algésiras, en Espagne, en vue de renforcer la coopération entre les services de sécurité des deux pays. Les deux pays doivent également organiser un sommet au Maroc en octobre 2012 pour coordonner les efforts engagés contre le terrorisme dans la région sahélo-saharienne.

Jorge Fernandez Diaz a déclaré que les relations entre l'Espagne et le Maroc en matière de sécurité sont solides et englobent l'échange de renseignements. Le ministre espagnol, qui souhaite un renforcement des liens entre les deux pays, a déclaré que le partenariat entre la Garde civile espagnole et la Gendarmerie royale marocaine était étroit et qu'il le serait encore plus à l'avenir.

Jorge Fernandez Diaz s'est rendu à Rabat en compagnie d'une délégation importante, afin que les responsables marocains de la sécurité nationale, de la gendarmerie et de l'immigration puissent s'entretenir avec leurs homologues espagnols.

Les deux parties ont convenu de poursuivre leurs discussions lors de réunions ultérieures. « Nous avons donné des instructions pour que tous les services s'efforcent ensemble de faire face à toutes les menaces auxquelles notre région est confrontée », a déclaré Mohand Laenser. « Nous aurons d'autres occasions de mettre au point les mesures opérationnelles à prendre concernant la lutte contre le terrorisme et la sécurité en général. »

Hatim Ziraoui, un expert des relations internationales, rappelle que les deux pays ont convenu, il y a déjà plusieurs années, de coopérer sur les questions liées à la sécurité régionale. « La situation de la sécurité dans le Sahel est inquiétante », ajoute Hatim Ziraoui. « Ensuite, il y a les problèmes de l'immigration illégale et des trafics en tout genre. Par conséquent, tous les pays de la région doivent collaborer pour s'attaquer au terrorisme et à la criminalité transfrontalière. »

AGENCE FRANCE-PRESSE

Explosions de munitions
Une menace grandissante

IRIN

Le taux d'accidents dans les dépôts de munitions a augmenté à des niveaux sans précédent en 2011, malgré un engagement international croissant en vue d'aider les pays à gérer leurs stocks d'armements et de munitions.

Le Small Arms Survey (SAS), une organisation basée en Suisse, à Genève, a signalé qu'au cours des 10 premiers mois de 2011, le nombre moyen d'explosions était passé à plus de trois par mois, le taux le plus élevé à ce jour. « Des incertitudes demeurent quant à savoir si l'on a affaire à une aggravation du problème ou si les incidents sont mieux signalés », écrivent les auteurs du rapport. « Toutefois, il est évident que le nombre d'explosions ne diminue pas, en dépit des efforts entrepris pour s'attaquer à leurs causes. »

La quasi-totalité des pays disposent d'une ou plusieurs infrastructures de stockage des armes et des munitions. Ces dépôts exigent une surveillance constante par des effectifs ayant les qualifications techniques requises, un suivi minutieux des niveaux d'humidité et de température des stocks mais aussi l'élimination en toute sécurité des munitions ayant dépassé leur durée de vie utile.

Le SAS a cité trois raisons possibles de l'augmentation des explosions imprévues dans des dépôts de munition : le vieillissement des munitions, dont certaines datent de la Première Guerre mondiale, l'absence d'expertise technique dans la gestion des stocks et l'incapacité de détruire effectivement des stocks de munitions instables. En principe, les munitions ont une durée de vie d'environ 20 ans, dans des conditions de stockage correctes. Après cela, elles deviennent soit non fiables, soit instables.

L'un des principaux risques d'explosion est la présence de propergol, particulièrement dans les obus de mortier, lesquels sont des armes que l'on trouve universellement dans la plupart des arsenaux des forces armées du monde entier.

Un projectile de mortier, habituellement fabriqué à partir de nitroglycérine et de nitrocellulose, des produits explosifs, comporte un pourcentage d'agent stabilisant d'environ 2 pour cent pour sécuriser son stockage et son utilisation. Or, toutes les munitions se dégradent au fil du temps et leur durée de vie utile est principalement déterminée par les conditions de stockage. Dans des dépôts bien gérés, des inspecteurs testent les munitions qui présentent des risques de combustion spontanée et procèdent à leur élimination.

Un talk-show radio

OBTIENT UN GRAND SUCCÈS AUPRÈS DES CITOYENS OUGANDAIS

Une formule associant les talk shows de la radio et la technologie d'envoi de SMS permet aux citoyens ougandais de demander aux membres de la fonction publique d'assumer leur part de responsabilité envers les problèmes du pays.

Les talk-shows radio animés de l'Ouganda ont toujours essayé d'inciter les gens à parler des problèmes du moment. Toutefois, un couplage innovant de la radio et de la technologie d'envoi de SMS permet désormais aux Ougandais d'exprimer leurs opinions d'une manière qui n'a jamais été possible auparavant.

Chaque jeudi, les auditeurs d'un talk-show radio très apprécié à Kampala, à l'heure du petit déjeuner, sont interrogés à propos de quelque aspect de la vie publique. Les questions examinent les problèmes ayant trait aux moyens de transport publics, à l'état du système de santé et même à la performance individuelle des responsables politiques.

Des centaines d'auditeurs peuvent répondre en envoyant gratuitement un SMS à l'émission. En outre, des représentations visuelles des réponses sont élaborées au fur et à mesure que les SMS commencent à s'afficher et ce, grâce à un logiciel appelé Trac FM.

« Par exemple, si nous avons une question du type « Quelle est la pire rue de votre ville ? », les gens envoient le nom de la rue et le présentateur reçoit une vue d'ensemble, sur une carte et sur des graphiques à barres, de l'endroit où les gens pensent que se trouve la plus mauvaise route. Ensuite, il conduit une discussion sur ces problèmes pendant son talk-show », explique Wouter Dijkstra, un Néerlandais résidant à Kampala qui a développé Trac FM. Il en a eu l'idée il y a trois ans, pendant qu'il faisait des recherches sur les nouveaux médias en Ouganda.

« Au cours de ces recherches, je me suis rendu dans plusieurs endroits pour observer où sont les meilleures possibilités d'interaction entre le gouvernement et les civils », explique-t-il. « Vous constatez qu'une part importante des réactions des auditeurs d'une émission de radio est consacrée à inviter les responsables politiques ou les décideurs à venir dans les stations de radio. En outre, vous voyez tous ces gens à qui on permet de téléphoner. C'est là où j'ai vu qu'il y avait beaucoup d'effort faits pour encourager le dialogue. »

Trac FM est utilisé par deux stations de radio : l'une est basée à Kampala et l'autre dans le nord de l'Ouganda. Le projet est dirigé comme une ONG. L'accès au logiciel est gratuit pour les stations de radio qui souhaitent l'utiliser.

Wouter Dijkstra affirme que, grâce à l'usage répandu des radios et des téléphones portables, même dans les villages, cette méthode d'enquête d'opinion donne la voix à des Ougandais ordinaires qui n'ont pas d'autre possibilité de s'exprimer.

Selon Seanice Kacungira, l'une des animatrices de talk-shows, si Trac FM a tellement de succès, c'est parce qu'il est facile et gratuit pour quiconque de s'impliquer dans le débat public.

« À mon avis, le fait que cela soit gratuit est très important. Ainsi, les gens ont le sentiment qu'ils peuvent toujours s'impliquer et cela ne leur coûte rien, un détail très important en ces temps difficiles sur le plan de l'économie », ajoute-t-elle. « Ainsi, ce logiciel nous aide à éclairer nos discussions. Il nous permet d'identifier plus facilement la nature des points de pression. »

VOIX DE L'AMÉRIQUE

Un homme écoute les nouvelles à la radio à Kampala, en Ouganda.

REUTERS

UNICEF

UNE INITIATIVE INFORMATIQUE

se classe dans la liste des meilleures inventions

Une innovation informatique sud-africaine utilisée actuellement en Ouganda est parvenue à se classer dans la liste du magazine *Time* des 50 meilleures inventions au monde en 2011.

Le Digital Drum (« tambour numérique »), conçu pour le marché ougandais, est un système informatique qui permet aux gens d'accéder à des informations sur des sujets tels que la santé et l'éducation. Il est étroitement inspiré d'une autre invention connue sous le nom de Digital Doorway.

Le Digital Doorway (« porche numérique ») est un robuste système informatique autonome développé en vue de promouvoir les connaissances informatiques de base et d'apporter des informations sur tout un éventail de sujets. Il est souvent installé dans des endroits publics à la disposition de tous. Le tambour numérique a été développé conjointement par le Conseil pour la recherche scientifique et industrielle et le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF). La caractéristique la plus identifiable et la plus innovante du tambour numérique est son ordinateur logé dans un bidon de pétrole mis au rebut.

Parmi ses contenus, ce système comprend la suite de productivité OpenOffice, des jeux et des programmes éducatifs, une introduction à la terminologie informatique, des logiciels scientifiques, 10.000 livres électroniques du Projet Gutenberg, un aperçu de Wikipédia, des contenus éducatifs basés sur le programme d'études développé par Mindset, des simulations scientifiques interactives ainsi que de nombreuses autres applications pour les enfants et les adultes.

Le fait d'être reconnu par le *Time* est un accomplissement majeur pour l'Afrique du Sud et met en vedette les innovations technologiques de ce pays.

« Notre ingéniosité est ainsi reconnue et prise en considération », observe Grant Cambridge, technicien supérieur à l'Institut Meraka. « Nous sommes réellement fiers de cet accomplissement, qui nous donne une excellente motivation pour continuer à innover. » L'Institut Meraka est en Afrique du Sud le plus grand groupe spécialisé dans la recherche en TIC.

Grant Cambridge pense que le *Time* a remarqué le tambour numérique parce qu'il s'agit d'une solution innovante, peu onéreuse et fabriquée uniquement à partir de matériaux disponibles localement au moyen de techniques de construction simples. Les créateurs du tambour numérique recyclent des bidons de pétrole, qui autrement seraient détruits, et les transforment en boîtiers pour les bornes de connexion. MEDIACLUBSOUTHAFRICA.COM

DES DIPLÔMÉS SIGNENT

UN ENGAGEMENT *pour la* PAIX

Plus de 600 étudiants soudanais de l'université d'El Fasher dans le nord du Darfour, ont célébré leur remise de diplôme le 1er avril 2012, en signant un « engagement pour la paix » lors d'une cérémonie organisée conjointement par l'université et par la Mission conjointe de l'Union africaine et des Nations Unies au Darfour (MINUAD).

Les étudiants se sont engagés à favoriser consciencieusement à tout moment la réalisation d'une paix durable au Soudan et à ne pas prendre les armes, sous quelque forme que ce soit.

Cet événement a vu la participation de Mohamed Yonis, le Représentant spécial conjoint adjoint (opérations et gestion) de l'Union africaine et de l'ONU pour le Darfour. S'adressant aux étudiants, Mohamed Yonis a déclaré : « Le conflit du Darfour a assombri votre jeunesse. Je souhaite et espère sincèrement qu'il n'affecte pas votre avenir. Vous aurez tous un rôle à jouer pour veiller à ce que le Darfour parvienne à une paix réellement durable. » MINUAD

MINUAD

REUTERS

Un projet vise à apporter l'énergie HYDROÉLECTRIQUE à la population

AGENCE FRANCE-PRESSE

Le Mozambique lance un projet de construction d'une valeur de 2,1 milliards de dollars pour relier la capitale Maputo, au sud du pays, à un barrage hydroélectrique d'importance majeure situé à 3.000 kilomètres au nord.

De nouvelles lignes électriques à haute tension transporteront 3.100 mégawatts d'électricité depuis le barrage de Cahora Bassa jusqu'à Maputo, surmontant ainsi l'un des obstacles parmi les plus préjudiciables hérités d'une guerre civile qui a divisé le nord et le sud du pays.

« Cela mettra fin à un cycle marqué par l'absence d'investisseurs en raison du manque d'énergie et par une insuffisance énergétique à cause de l'absence de gros consommateurs », a déclaré le président mozambicain Armando Guebuza devant un colloque réunissant 350 diplomates et travailleurs humanitaires lors du lancement du projet à Maputo en novembre 2011.

La Banque mondiale, la Banque européenne d'investissement, la Norvège et l'Agence française de développement financeront et superviseront l'essentiel des travaux de construction, qui commenceront en 2014 et dureront trois ans.

Sur les 23,5 millions d'habitants que compte le Mozambique, seuls 18 pour cent ont accès à l'électricité.

À l'heure actuelle, Cahora Bassa approvisionne en énergie la partie septentrionale de ce vaste pays ainsi que l'Afrique du Sud, la grande puissance économique voisine. L'électricité est ensuite transportée depuis l'Afrique du Sud jusqu'au sud du Mozambique.

Ce projet contribuera à l'édification d'un pool énergétique régional visant à remédier aux pénuries d'énergie dans l'ensemble de l'Afrique australe et aidera à diminuer la dépendance de la région envers les centrales électriques alimentées au charbon.

« Il s'agit d'une énergie propre et renouvelable qui ne rejette pas de gaz à effet de serre ou très peu », d'après Dimitri Kanounnikoff, de l'Agence française pour le développement.

Le plan dépend de la construction d'un second barrage en aval de Cahora Bassa sur le Zambèze. Le barrage proposé de Mphanda Nkuwa est géré en tant que projet séparé et son financement n'est pas encore achevé.

L'Afrique du Sud *lance* un projet **PORTUAIRE MAJEUR**

BUANEWS

Un nouveau port en Afrique du Sud est destiné à donner un coup de fouet majeur au secteur import/export du pays.

Le port de Ngqura (Ngqura Trade Port), situé juste à l'extérieur de Port Elizabeth, est le plus profond terminal de conteneurs en eau profonde de l'Afrique sub-saharienne, selon les responsables sud-africains. Il permettra d'accueillir la nouvelle génération de porte-conteneurs géants qui naviguent régulièrement le long des côtes du pays. Transnet, un groupe public de logistique du transport de marchandises, a travaillé à la construction du port pendant 12 ans avant sa mise en service officielle en mars 2012.

L'autorité nationale des ports ou National Ports Authority (NPA) d'Afrique du Sud va investir 3,2 milliards de rands (soit 416 millions de dollars) dans le projet. La NPA devrait poursuivre l'expansion du port jusqu'en 2019.

Déclarant la mise en service officielle du port, le président Jacob Zuma a affirmé avec fierté : « Ceci mettra effectivement fin à l'idée selon laquelle la province du Cap-Oriental et Ngqura ont été ignorés. Ces conjectures n'ont désormais plus lieu d'être. »

Les experts affirment que le développement du port, avec son terminal à conteneurs géant, représentera la solution de Transnet au déficit de longue date que connaît l'Afrique du Sud en termes de capacité conteneurs. Ce déficit est la résultante de la croissance du trafic conteneurs à l'échelle mondiale. La mise en service du port de Ngqura de Port suit celle du port de Dube (Dube Trade Port), dans la province de KwaZulu-Natal, dans le cadre d'un ensemble massif comprenant un terminal de marchandises, une zone commerciale et une zone agricole.

Jacob Zuma a déclaré que, compte tenu de sa situation et de sa taille, le port de Ngqura contribuera grandement à stimuler le commerce de l'Afrique du Sud avec les autres pays de la région et devrait renforcer la nouvelle trajectoire de croissance du pays.

« L'économie doit être développée au profit de l'ensemble de notre population et, comme le développement économique est l'un des éléments moteurs de notre « nouvelle trajectoire de croissance », Transnet a un rôle clé à jouer dans cette aventure », a-t-il ajouté.

Étant donné que le programme d'infrastructure du pays nécessite des compétences, le projet de la construction du port de Ngqura a amené à la formation de 8.000 travailleurs. La NPA de l'Afrique du Sud est également en train de préparer pour les sept prochaines années à Durban, dans le port le plus actif du pays, des plans de modernisation de l'infrastructure à hauteur de plusieurs centaines de millions de dollars. Mafika Mkwanazi, le président de Transnet, a déclaré que le nouveau port de Ngqura sera, du point de vue économique, aussi viable que les ports déjà en service à Richards Bay et à Durban.

L'Afrique MET AU POINT UNE TABLETTE PORTABLE

AGENCE FRANCE-PRESSE

AGENCE FRANCE-PRESSE

L'Afrique dispose de sa première tablette portable lui permettant de rivaliser avec l'iPad, grâce à un appareil commercialisé dans la République du Congo depuis janvier 2012.

« Nous avons mis en place une équipe et la logistique requise pour vendre la tablette », déclare Verone Mankou, l'inventeur âgé de 26 ans. « Aujourd'hui, tout le monde peut en acheter une. »

La tablette s'appelle la Way-C, ce qui signifie « la lumière des étoiles » dans un dialecte parlé au nord du Congo. Elle ne pèse que 380 grammes, comporte un circuit Wi-Fi intégré et une mémoire de 4 gigaoctets.

« Du point de vue technologique, cette tablette est équivalente à toutes celles que l'on trouve sur le marché », précise Verone Mankou, faisant allusion à l'iPad du géant technologique américain Apple et aux produits de ses concurrents.

La Way-C a été conçue au Congo, où elle a été pour la première fois présentée au public en septembre 2011. Toutefois, elle est assemblée en Chine, « pour la simple raison que le Congo ne dispose pas d'usines et pour des raisons de prix », ajoute-t-il.

La tablette se vendra au prix de 150.000 francs CFA (soit 299 dollars), une somme que Verone Mankou, également conseiller pour les nouvelles technologies de l'information auprès du ministère de la Communication, a estimée « acceptable et relativement modeste, compte tenu de la technologie utilisée ».

Pour le moment, la Way-C sera vendue en exclusivité à Brazzaville et à Pointe-Noire dans les magasins Airtel Congo, une entreprise privée de téléphonie mobile, filiale du groupe indien Bharti. Ultérieurement, Verone Mankou prévoit sa commercialisation dans 10 pays de l'Afrique de l'Ouest mais aussi en Belgique, en France et en Inde.

L'ÉTHIOPIE REMPORTE LA BATAILLE D'ADOWA

PERSONNEL *D'ADF*

Le 1er mars 1896, le jour où un pays africain a renversé les rôles avec son colonisateur potentiel, est probablement le jour le plus significatif de l'histoire de l'Afrique.

Lorsque le XIXe siècle s'est terminé, l'Éthiopie était le seul pays africain complètement libre de toute domination européenne. Toutefois, l'Italie voulait établir un empire colonial sur le continent, de la même manière que la Grande-Bretagne et la France l'avaient déjà fait. L'armée italienne a donc établi un avant-poste militaire en milieu hostile au nord de l'Éthiopie, dans l'Érythrée actuelle. Entretemps, Ras Ménélik, de Shewa, était en train de consolider son pouvoir sur l'ensemble de l'Éthiopie, pour finir par devenir négus, ou roi.

Les Italiens avaient vendu des armes à Ras Ménélik depuis des années. Ils le considéraient comme faible et terne. Le 2 mai 1889, il a signé un traité stipulant qu'il avait la possibilité de collaborer avec l'Italie dans ses relations avec les autres pays d'Europe. Cependant, la version italienne du traité était formulée pour préciser que l'Italie parlerait désormais au nom de l'Éthiopie dans toutes ses relations avec le reste de l'Europe.

Il n'a pas fallu longtemps à Ras Ménélik pour découvrir qu'on s'était joué de lui. Il a donc rejeté le traité. Il a également annoncé qu'il débarrasserait le pays des Italiens. Le gouverneur italien de l'Érythrée, le général Oreste Baratieri, a réagi en s'emparant d'une portion supplémentaire du territoire éthiopien. Après son retour à Rome où il a été accueilli en héros, le général Baratieri a fait le serment de retourner en Éthiopie et de mettre Ras Ménélik dans une cage.

Or, Ras Ménélik avait une autre idée en tête. En consolidant son pouvoir à travers toute l'Éthiopie, il avait rassemblé une armée forte de 196.000 hommes, dont environ 100.000 étaient équipés de fusils modernes. L'armée du général Baratieri ne comptait que 25.000 hommes. Les Italiens ne se sont rendu compte de la taille de l'armée de Ménélik que le 7 décembre 1895, le jour où 1.300 de ses soldats ont été décimés par 30.000 Éthiopiens.

Après cette défaite, le général Baratieri a opéré un retrait jusqu'à Adigrat, la ville la plus septentrionale de l'Éthiopie, et a attendu que Ras Ménélik attaque. Le général Baratieri demeurait convaincu que les soldats éthiopiens manquaient de discipline. Il croyait donc qu'il pourrait remporter la bataille s'il attaquait. Toutefois, l'armée éthiopienne, mieux approvisionnée, attendait de pied ferme.

Le 25 février 1896, le premier ministre italien a envoyé un télégramme au général Baratieri, lui donnant l'ordre d'attaquer. Après s'être réuni avec son état-major, le général Baratieri a initié un mouvement offensif la nuit du 29 février, attaquant le camp éthiopien à Adowa. La suite des événements a constitué un désastre pour les Italiens.

Le général Baratieri avait une carte de la région. Or, elle était inexacte. Lui et ses troupes n'étaient pas préparés à l'hostilité du terrain, caractérisé par le relief déchiqueté de ses cols, ses ravins et ses gorges. L'un des ses officiers a décrit le terrain comme « une mer tumultueuse déchaînée par la colère divine ».

L'armée italienne était forte de 17.700 hommes, un nombre considérable à cette époque. En face, Ras Ménélik alignait 82.000 soldats équipés de fusils et de sabres, 20.000 porteurs de lance et 8.000 cavaliers. Rien que par leur nombre, ils constituaient une force écrasante.

À 8 h 30 le 1er mars, de nombreux soldats italiens ont commencé à battre en retraite. Les troupes étaient trop éparpillées pour se soutenir mutuellement de manière efficace. De plus, les Italiens ne pouvaient guère faire la différence entre les guerriers éthiopiens et leurs propres recrues locales appelées « askari ».

Dès le milieu de l'après midi, les Italiens ont su qu'ils étaient vaincus. Toutefois, c'était dans la nature des guerriers éthiopiens de combattre jusqu'à ce que leurs ennemis soient décimés. Au total, de 7.500 à 14.600 officiers, soldats et combattants askari ont péri, un pourcentage considérable du corps expéditionnaire. En outre, 2.000 autres soldats étaient soit blessés, soit portés disparus. Le chiffre des guerriers éthiopiens morts au combat s'est situé quelque part entre 4.000 et 10.000 hommes. Enfin, les blessés étaient au nombre de 10.000.

En échange de la paix, Ras Ménélik a exigé l'abolition du traité frauduleux avec l'Italie ainsi qu'une reconnaissance pleine et entière de l'indépendance de l'Éthiopie. Le 26 octobre 1896, Rome a accepté ses conditions, confirmant le statut de l'Éthiopie comme premier État véritablement indépendant des temps modernes sur le continent africain.

INDICES

PERSONNEL *D'ADF*

1 On dit que certaines de ces formations rocheuses spectaculaires ressemblent à des animaux, tels que la grenouille.

2 D'après la légende, ces énormes rochers de granit ont été le théâtre de festivités folles et de séances de tortures organisées par la reine Nzinga, qui a régné sur le Ndongo de 1624 à 1663.

3 Pendant la guerre civile qu'a connue ce pays, ces rochers étaient le champ de bataille où s'opposaient les forces rivales.

4 Personne se sait comment ces rochers, dont certaines font 200 mètres de haut, sont arrivés à leur emplacement présent, car leur nature géologique ne correspond pas à leur environnement.

5 Le nom de cette formation se traduit par « rochers noirs ».

Réponse : les Pedras Negras de Pungo Andongo, en Angola
Certains lecteurs n'ont pas pu voir la réponse à la rubrique « Où suis-je ? » du numéro du dernier trimestre. La réponse était le cratère de Ngorongoro en Tanzanie.

partagez *votre* expertise

Vous désirez être publié ? *Africa Defense Forum (ADF)* est un magazine militaire professionnel qui sert de cadre international d'échanges aux spécialistes militaires et de la sécurité en Afrique. Le magazine est publié tous les trimestres par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique et traite des rubriques suivantes stratégies de lutte contre le terrorisme, opérations de défense et de sécurité, criminalité transnationale, ainsi que les problèmes affectant la paix, la stabilité, la bonne gouvernance et la prospérité. Ce cadre d'échanges permet une discussion et des échanges d'idées en profondeur. Nous voulons entendre le point de vue de personnes qui se trouvent dans nos pays partenaires africains et qui comprennent les intérêts et les défis du continent. Soumettez un article pour publication à *ADF* et faites entendre votre voix.

(directives à l'attention de l'auteur concernant une soumission à *ADF*)

EXIGENCES RÉDACTIONNELLES

- La préférence est donnée aux articles d'une longueur approximative de 1.500 mots.
- Les articles peuvent être remaniés pour des questions de style et d'espace. Mais, ADF collaborera avec l'auteur sur les changements finaux.
- Incluez une courte biographie de vous-même avec vos coordonnées.
- Si possible, incluez une photographie haute résolution de vous-même ainsi que des images liées à votre article avec une légende et une mention de l'auteur de la photo.

SOUMISSIONS

Envoyez vos idées de sujet d'article, vos contenus et vos questions à la Rédaction d'ADF à l'adresse électronique : ADF.EDITOR@ADF-Magazine.com. Ou par courrier à l'une des adresses suivantes :

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: J3/Africa Defense Forum Staff
Unit 29951
APO AE 09751 USA

OU

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: J3/Africa Defense Forum Staff
KELLEY KASERNE
GEB 3315, ZIMMER 53
PLIENINGER STRASSE 289
70567 STUTTGART GERMANY

adf
AFRICA DEFENSE FORUM