

De l'insécurité maritime dans le golfe d'Aden aux réponses sécuritaires de l'Union européenne

Christian Gaël NTOUTOUME DZIME

Chercheur associé au CRULH
Université de Lorraine, France

Résumé

Le présent article met en relief les grands traits de l'insécurité maritime dans le golfe d'Aden et la réponse sécuritaire apportée par l'UE. Au sortir du système bipolaire, l'insécurité maritime est devenue l'un des principaux défis sécuritaires auxquels firent face la Somalie et les États riverains. Engluée dans une crise sécuritaire de grande ampleur, la Somalie ne parvint pas à sécuriser son domaine maritime, encore moins à subvenir aux besoins de sa population. C'est fort de cela que l'insécurité maritime a émergé et s'est enracinée au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden. Face à cette menace qui mettait à mal la navigation dans ce couloir maritime très fréquenté, l'UE n'est pas restée sans réaction. Elle a réagi d'une manière énergique, contribuant ainsi à contenir cette violence et à ramener la sécurité et la sûreté dans cette région.

Mots-clés : Golfe d'Aden - Somalie - Union européenne – Insécurité maritime.

From maritime insecurity in the Gulf of Aden to European Union security responses

Abstract

This article highlights the main features of maritime insecurity in the Gulf of Aden and the EU's security response. At the end of the bipolar system, maritime insecurity became one of the main security challenges facing Somalia and the littoral states. Embroiled in a large-scale security crisis, Somalia failed to secure its maritime domain and was unable to meet the needs of its population. It was with this in mind that maritime insecurity has emerged and taken root off the coast of Somalia and in the Gulf of Aden. Faced with this threat, which undermined navigation in this busy maritime corridor, the EU did not remain without reaction. They reacted aggressively, helping to contain this violence and restore security and safety to the region.

Keywords : Gulf of Aden - Somalia - European Union – Maritime insecurity.

Introduction

« La baisse de la piraterie et du brigandage maritimes amorcée en 2021 s'est poursuivie cette année [2022] ». C'est en ces termes que le Maritime Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center), un centre d'expertise français dédié à la sûreté maritime, introduit son rapport publié en 2022¹. Cette décrue est particulièrement évidente lorsqu'on observe la situation prévalant dans la Corne de l'Afrique, plus précisément au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden. Dans cette région en particulier, le rapport indique que la piraterie y a été largement éradiquée et attribue cette prouesse à une collaboration et une présence internationale particulièrement importantes dans la région². Parmi les acteurs internationaux ayant fortement œuvré à ladite décrue, il y a l'Union européenne (UE) dont l'action sécuritaire retient notre attention dans le cadre de cette réflexion. En effet, depuis plus d'une dizaine d'années, l'UE n'a ménagé aucun effort pour combattre l'insécurité maritime dans la région du golfe d'Aden. Au fil des années, elle s'est même imposée comme l'un des principaux artisans de cette lutte. Mais, avant d'étayer ce constat, il sied au préalable d'esquisser une clarification de l'expression même d'insécurité maritime.

Considérée comme l'un des principaux défis à la sécurité internationale contemporaine, l'insécurité maritime est un phénomène qui englobe généralement la piraterie et le vol à main armée contre des navires. Selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, la piraterie correspond à tout acte de violence, de détention ou de déprédation commis en haute mer par l'équipage ou les passagers d'un navire, agissant à des fins privées, contre un autre navire, son équipage et des biens à son bord. Cette Convention précise également que toute action incitant à commettre ou à faciliter ces actes est assimilée à la piraterie³. L'article 105 de ladite Convention prévoit ainsi que n'importe quel État peut réprimer la piraterie dans la mesure où elle a lieu en haute mer, dans l'espace international. Quant au vol à main armée contre des navires, son acception est fournie par la résolution de l'Organisation maritime internationale (OMI) relative au code de

¹ The Maritime Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center), « Sûreté des espaces maritimes », **Bilan annuel, 2022, p. 12.**

² *Ibid.*, p. 42.

³ Article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 10 décembre 1982.

conduite des enquêtes sur les crimes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires. Selon celle-ci, il s'agit des mêmes actes criminels que la piraterie mais lorsque ceux-ci sont commis dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État⁴. La répression contre le vol à main armée contre des navires est donc de la compétence exclusive de l'État côtier concerné, car ces actes ont lieu dans des zones placées sous sa souveraineté.

Inexistante dans le golfe d'Aden durant la guerre froide, la première irruption d'actes d'insécurité maritime survint à la fin des années 1980 dans cette région. En effet, en 1989, le Mouvement national somalien, groupe rebelle luttant contre le pouvoir du président Mohamed Siyad Barre, procéda à la saisie de quatre navires au large des côtes somaliennes. De même, le 11 décembre 1989, un pétrolier italien, le *Kwanda*, était détourné au large du Puntland et son équipage retenu pendant 27 jours (S. E. Amirell, 2009, p. 105). Ces premiers actes étaient le début d'une très longue histoire de violence en mer qui a connu un essor considérable au début des années 2000. Ainsi, en 2008, on recensait près de 111 attaques dans cette région contre 217 en 2009 et 219 en 2010⁵. Cette recrudescence d'actes de violence en mer fit du golfe d'Aden la zone maritime la plus dangereuse du monde, déclassant ainsi les mers de l'Asie du Sud-Est, en particulier la mer de Chine méridionale et le détroit de Malacca, qui détenaient jusqu'alors la palme d'or de l'insécurité maritime à travers la planète.

Ces activités criminelles et illégales paralysaient énormément le commerce international dans la mesure où le golfe d'Aden, séparant le continent africain du continent asiatique, est un couloir maritime stratégique d'une très haute importance qui voit passer chaque année une part non négligeable du trafic mondial en général, et européen en particulier. Comme le montre V. Roger-Lacan (2014, p. 104), « 23 000 navires transitent chaque année dans le golfe d'Aden, dont 10 000 environ sont européens. Plus de 20 % du commerce mondial et 50 % du trafic de porte-conteneurs passent par le golfe d'Aden ». Dès lors, l'insécurité maritime dans cette région devint une préoccupation

⁴ Organisation maritime internationale, *Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires*, Résolution A. 1025 (26) adoptée le 2 décembre 2009.

⁵ Hubert Maud, 2010, « La piraterie maritime dans le golfe d'Aden : état des lieux », Note d'Analyse du GRIP, p. 2 ; Office français de protection des réfugiés et apatrides (OFPRA), *Somalie : La piraterie somalienne*, Note, 4 août 2014, p. 2.

majeure pour la communauté internationale qui mit sur pied des stratégies pour la juguler. C'est à ce titre que l'UE fut mise à contribution afin de sécuriser les voies maritimes transitant par ce couloir. Comment expliquer l'émergence de l'insécurité maritime dans le golfe d'Aden et quelle réponse sécuritaire de l'UE face à cette violence ?

La présente réflexion défend l'idée que la chute du président Mohamed Siyad Barre en 1991, la violente guerre civile qui suivit dans ce pays, la déliquescence de l'État somalien ainsi que l'extrême précarité des populations locales expliquent l'émergence et l'enracinement de l'insécurité maritime au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden. Face à ce péril qui représentait une menace pour le transport maritime international et la sécurité des navigateurs, l'UE, qui se dota d'une politique sécuritaire collective au moment de sa mise en place en 1992⁶, ne pouvait rester indifférente. Sa réaction s'est ainsi matérialisée par la mise en œuvre des mécanismes visant à faire face à cette menace. Cette réaction a fortement contribué à la lutte contre la violence en mer dans le golfe d'Aden. Elle est ainsi l'un des principaux facteurs de la tendance à la baisse que l'on observe dans cette région depuis de nombreuses années.

Modeste contribution à la connaissance des interactions entre l'UE et l'Afrique en matière des questions liées au domaine maritime, cette réflexion entend mettre en relief les grands traits de l'insécurité maritime qui sévit dans le golfe d'Aden et les stratégies mises en œuvre par l'UE pour y mettre un terme. Pour cela, elle s'appuie sur un ensemble documentaire constitué de sources institutionnelles que complète une bibliographie variée. Deux approches des Relations Internationales sont mises à contribution dans le cadre de cette réflexion. Il s'agit des approches « réaliste » et « constructiviste ». L'approche réaliste permet de cerner certaines raisons ayant poussé l'UE à se mobiliser pour la sécurité et la sûreté de ce couloir maritime très stratégique. La première est liée au souci de l'UE de préserver ses intérêts géostratégiques et économiques dans le golfe d'Aden. La seconde raison tient au fait que l'UE est fortement attachée à la notion de sécurité élargie qui implique que sa stabilité dépend de la situation sécuritaire prévalant chez ses voisins proches ou lointains. Quant à l'approche constructiviste, elle met en exergue la propension de l'UE à

⁶ Cette politique est dénommée Politique étrangère et de sécurité commune.

participer à la construction des ensembles de paix à travers le monde. Dans la région du golfe d'Aden en particulier, cette propension est guidée par le souci de l'UE de défendre le respect de certains principes du droit international auxquels elle est attachée, notamment la liberté de navigation et la sécurité du commerce international.

Outre cette introduction et la conclusion, la présente réflexion comporte deux parties. La première traite des causes de l'insécurité maritime dans le golfe d'Aden. La seconde partie analyse l'action sécuritaire de l'UE face à cette menace.

1. L'insécurité maritime dans le golfe d'Aden : produit de la décomposition de l'État somalien

L'insécurité maritime dans le golfe d'Aden a pour épicerie la Somalie. Pays en crise sécuritaire chronique depuis la fin de la guerre froide, la Somalie est devenue le bastion des fauteurs de trouble en mer qui opèrent dans toute cette région. Ainsi, les causes de l'insécurité maritime dans le golfe d'Aden sont donc à rechercher dans la situation politico-sécuritaire et socio-économique prévalant en Somalie.

1.1. L'incapacité de l'État somalien à protéger son domaine maritime

L'instabilité politico-sécuritaire que connaît la Somalie depuis la fin des années 1980 est un élément décisif à prendre en considération pour comprendre l'émergence de l'insécurité en mer dans ce pays et dans l'ensemble du golfe d'Aden. En effet, cette instabilité, qui entraîna la destitution du président Mohamed Siyad Barre en janvier 1991 et la décomposition de l'État somalien qui s'en est suivie avec le règne des chefs de guerre, est à l'origine de l'incapacité de ce pays à maintenir un niveau de sécurité satisfaisant dans son espace maritime. Cette situation transforma alors le domaine maritime somalien en une zone de non-droit en raison de l'absence d'autorité véritable établie, capable de faire respecter le droit dans cet espace. Autrement dit, après le renversement de Siyad Barre par une coalition de groupes rebelles, la Somalie plongea dans un chaos indescriptible, devenant l'archétype même d'un État failli incapable d'assurer, entre autres, la sécurité de son domaine maritime (S. E. Amirell, 2009, p. 106).

Cette incapacité de la Somalie d'assurer la protection de son domaine maritime constitua une aubaine pour les navires de pêche du monde entier qui en profitèrent pour pêcher, de façon illégale et

abusive, dans les eaux somaliennes, réputées être parmi les plus poissonneuses du monde, notamment en thons (V. Mahler et J. Guisnel, 2012). De nombreux chalutiers étrangers faisaient même recours à des méthodes de pêche interdites par la législation internationale en la matière, notamment les filets dérivants, la dynamite et la destruction de récifs coralliens, ce qui provoqua des dégâts considérables sur l'écosystème marin somalien (S. E. Amirell, 2009, p. 106-107). Par ces procédés illégaux, ces chalutiers étrangers firent une concurrence déloyale et inégale aux pêcheurs locaux, les privant ainsi de leur moyen de subsistance.

À cette surpêche étrangère illégale, il faut ajouter la dégradation de l'environnement marin et côtier de la Somalie. Cette dégradation était notamment le fait des bateaux étrangers qui déversaient régulièrement des déchets chimiques, toxiques et même radioactifs dans les eaux territoriales somaliennes, transformant ce pays en « dépotoir du monde » (V. Mahler et J. Guisnel, 2012, p. 32-35). Dans son film documentaire intitulé *Toxic Somalia*, Paul Moreira révèle, entre autres, l'existence d'un réseau italien qui déversait fréquemment les déchets toxiques de certaines industries italiennes dans les eaux somaliennes. Ces déchets provoquaient d'énormes dégâts dans la vie des populations somaliennes aussi bien sur le plan sanitaire (multiples déformations de l'appareil uro-génital) qu'environnemental (mort de milliers de poissons, dégradation de la qualité de l'eau et changement de la couleur de l'océan)⁷.

La plupart des spécialistes de la Corne de l'Afrique sont unanimes sur le fait que ces deux événements - la pêche illicite et le déversement des substances toxiques dans les eaux intérieures de la Somalie - sont les principaux facteurs expliquant l'insécurité maritime dans cette région. En effet, ces deux événements ont non seulement fait émerger la violence en mer, mais ont également légitimé cette insécurité aux yeux des populations locales qui se sentaient spoliées de leurs ressources naturelles. Comme le faisait remarquer Jack Lang, alors Conseiller spécial du Secrétaire général des Nations Unies sur la piraterie en Somalie :

Le développement à grande échelle de la piraterie au large de la Somalie trouverait l'une de ses origines dans la nécessité pour la

⁷ Paul Moreira, « Toxic Somalia : l'autre Piraterie », documentaire diffusé le 24 mai 2011 sur Arte.

population somalienne de protéger ses eaux territoriales et ses ressources halieutiques contre la pêche illégale, le dégazage sauvage de navires étrangers et le déversement de déchets toxiques⁸.

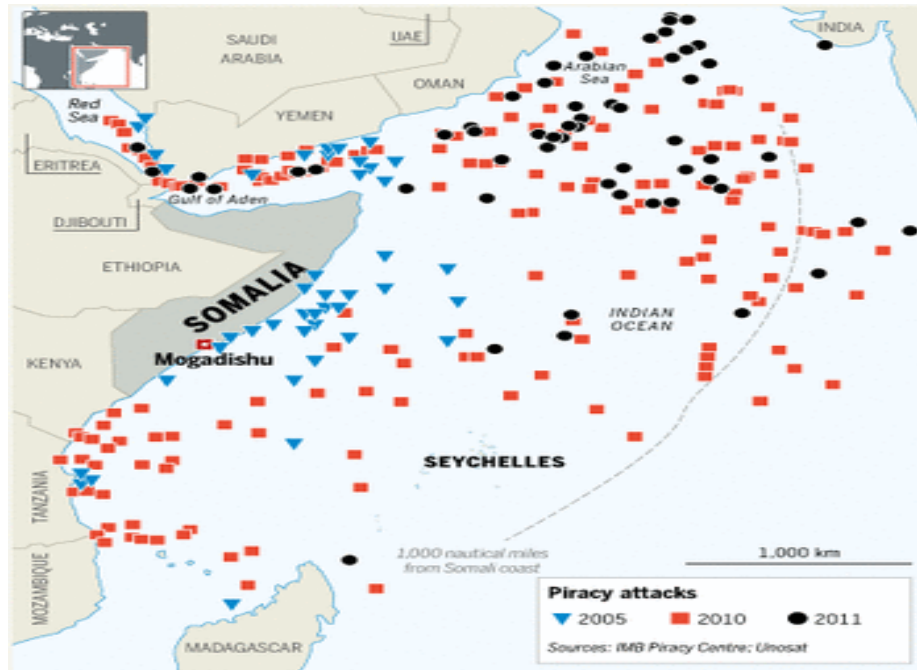
Pour assurer la protection de leur territoire maritime, des groupes de pêcheurs locaux, jeunes pour la plupart, ont décidé de faire la police eux-mêmes, en se constituant en garde-côtes autoproclamés. Aussi faisaient-ils payer une taxe sous forme d'amende aux chalutiers étrangers pêchant de façon illégale pour violation des eaux territoriales du pays. Voyant que cette activité de garde-côtes autoproclamés était particulièrement lucrative, les chefs de guerre locaux, qui contrôlaient des pans importants du territoire somalien, ont créé leurs propres unités pour assurer la protection de l'espace maritime somalien. C'est ainsi que la surveillance des côtes somaliennes s'est transformée en une activité criminelle motivée par la recherche du profit.

Munis d'un équipement assez sophistiqué, disposant des embarcations ultrarapides et ayant une bonne connaissance du terrain ainsi que des mouvements des bateaux, ces chefs de guerre ont réussi à imposer leur loi dans les eaux de cette région. Ainsi, leurs unités procédèrent à des détournements des cargaisons et à des prises d'otages afin d'exiger des rançons. Cette activité criminelle leur a ainsi procuré d'énormes ressources financières. Pour preuve, entre avril 2005 et décembre 2012, cette activité a généré un montant compris entre 339 et 413 millions de dollars américains uniquement au titre des rançons versées pour la libération des navires et des otages⁹. Ainsi, la violence en mer devint l'une des sources de revenus les plus rentables des chefs de guerre somaliens. Peu à peu, on a assisté au passage d'une sorte d'autodéfense des eaux territoriales somaliennes à une piraterie organisée, structurée et de nature transnationale car les revenus engrangés permirent à ces chefs de guerre de s'enrichir, de renforcer leurs équipes en les rétribuant et de se doter des moyens modernes pour étendre leur périmètre d'action loin des zones de souveraineté de la Somalie. La carte ci-dessous montre l'étendue du périmètre d'action des pirates somaliens.

⁸ Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, Jack Lang, 18 janvier 2011.

⁹ OFPRA, *Somalie : La piraterie somalienne*, op. cit., p. 3.

Carte 1 : Les incidents de piraterie signalés en Somalie et dans toute la région



Source : Robert Wright, « Shipping : Boarders to control », *Financial Times*, 1st March 2011.

1.2. La pauvreté endémique des populations somaliennes

Comme l'écrit F. Diangitukwa (2010, p. 101-102) : « Les actes de piraterie existent surtout dans les pays qui sont incapables d'assumer efficacement les fonctions régaliennes. Ceci revient à dire que la piraterie maritime est liée à la misère ou la pauvreté, à la corruption et à l'incompétence des dirigeants politiques ». Ce constat trouve tout son sens lorsqu'on l'applique à la situation prévalant au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden. En effet, la forte dégradation des conditions de vie des populations somaliennes est un élément d'analyse à avoir présent à l'esprit si l'on veut avoir un tableau beaucoup plus représentatif des causes profondes du développement de l'insécurité maritime en Somalie et dans toute la région.

La chute de Mohamed Siyad Barre et l'effondrement de l'État qui s'en est suivie ont eu pour conséquence une incapacité de l'État Somalien à répondre, de façon satisfaisante, aux besoins socio-

économiques de sa population. Cela découlait notamment du fait qu'en lieu et place des projets de développement collectif favorisant la justice sociale, on a plutôt assisté à un véritable pillage des ressources de l'État par les groupes politico-militaires qui luttaient entre eux pour la prise et le contrôle du pouvoir, décuplant ainsi la précarité des populations somaliennes. Depuis lors, toute perspective de développement de la Somalie est devenue difficile à définir. Tous les indicateurs de développement étaient unanimes sur le fait que la Somalie était devenue l'un des pays les plus pauvres du monde. Elle manquait cruellement de structures de protection sociale de base. Les services publics de base du pays étaient dans un état de délabrement avancé. Selon les Nations Unies, près de deux millions de Somaliens souffraient de la faim en 2019¹⁰.

Ces conditions socio-économiques précaires représentaient ainsi un terreau propice au développement de l'insécurité maritime dans cette région. De fait, faute d'opportunités sociales dans un contexte d'absence d'autorité centrale capable d'exercer sa souveraineté sur l'ensemble du territoire national et marqué par le règne des armes, la violence en mer apparut alors comme une véritable source économique en raison de son caractère rentable et peu risqué, notamment à ses débuts (N. Carnimeo et M. Guglielmo, 2010, p. 413). Cette situation a expliqué la très forte augmentation des Somaliens qui se sont engagés dans des réseaux de la piraterie. En 2006, ces réseaux ont compté sur une main-d'œuvre de quelques dizaines de miliciens contre plus d'un millier en 2008. En 2012, ces chiffres étaient compris entre 1 500 et 3 000 Somaliens¹¹. Constitués essentiellement des pêcheurs, pasteurs et chômeurs, ce vivier de main-d'œuvre trouvait, en cette activité criminelle, un moyen de sortir de leur situation de misère sociale. En d'autres termes, l'absence de perspectives, de débouchés et d'espoir poussa plusieurs Somaliens vers la violence en mer, dans la mesure où cette activité leur permettait d'avoir un certain confort social car « un seul raid [pouvait] générer l'équivalent d'une ou de plusieurs années de salaire d'un travailleur non qualifié » (S. E. Amirell, 2009, p. 115).

En plus des populations qui s'engageaient dans les réseaux pirates, il faut dire que l'insécurité maritime était soutenue par une partie non négligeable de la population somalienne qui y trouvait une opportunité

¹⁰ *Le Monde*, 7 mai 2019.

¹¹ OFPRA, *Somalie : La piraterie somalienne*, op. cit., p. 2.

socio-économique intéressante. Comme l'affirme Robert Gates, ancien Secrétaire d'État américain à la Défense : « Tant que durera la pauvreté, que les possibilités d'un avenir meilleur resteront si faibles pour les jeunes, il sera difficile de réduire la piraterie »¹². Par ailleurs, certains membres de la diaspora somalienne se sont mobilisés pour contribuer au succès de cette activité en permettant aux locaux de disposer d'un matériel moderne et en jouant le rôle d'interprètes lors des négociations en vue de la libération des otages. En somme, l'insécurité maritime au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden est un véritable système économique lucratif et très attractif qui irrigue une partie importante de la société somalienne. Comme le résume un rapport du Conseil de l'Europe publié en 2010 :

La piraterie est (...) une activité très lucrative pour les seigneurs de la guerre locaux et la principale source de revenu pour les gens ordinaires. Il n'est pas inhabituel pour les villageois d'aider les pirates à garder les navires détournés et les équipages pris en otage une fois qu'ils sont ramenés sur le rivage, dans l'espoir de recevoir une partie de la rançon. (...) même la diaspora somalienne appuie les pirates locaux, en les aidant à se procurer des équipements sophistiqués, en jouant le rôle d'intermédiaire¹³.

2. L'action de l'UE contre l'insécurité maritime dans le golfe d'Aden

L'objet de cette partie est d'analyser l'action de l'UE dans la lutte contre l'insécurité en mer dans le golfe d'Aden. Ainsi, pour répondre efficacement à ce défi qui mettait à rude épreuve les moyens militaires navals de la Somalie ainsi que ceux des pays limitrophes, l'UE mobilisa un important dispositif qui a considérablement contribué à l'endiguer. Ce dispositif comprend ainsi une opération militaire navale, une mission civile de gestion des crises et des actions de soutien aux organisations africaines œuvrant en faveur de cette lutte, dont la plus emblématique est le financement du programme pour la promotion de la sécurité maritime.

¹² *Slate*, 17 avril 2009.

¹³ Conseil de l'Europe, « La piraterie - un crime qui défie les démocraties », Doc. 12193 Rapport, 1^{er} avril 2010.

2.1. L'opération militaire navale Atalanta : l'action phare de l'UE dans la lutte contre l'insécurité maritime dans le golfe d'Aden

Comme analysé plus haut, le golfe d'Aden est l'une des régions les plus touchées par l'insécurité maritime depuis la fin de la guerre froide dans le monde. Faute de capacités pour contrôler cet espace, la Somalie et les États riverains peinent à faire face à cette menace. En raison de l'importance géostratégique de ce couloir pour le commerce international et des détournements des cargaisons d'aide du Programme alimentaire mondial (PAM) des Nations Unies par les pirates opérant dans la région, cette situation a mobilisé une attention particulière de la communauté internationale. C'est ainsi que les Nations Unies se saisissent de ce problème en vue d'y apporter des réponses durables et pérennes. À cet effet, le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté en 2008 une série des résolutions portant sur la lutte contre l'insécurité en mer prévalant dans cette région¹⁴. En résumé, l'action des Nations Unies était double : inciter les États et organisations régionales dotés des navires de guerre performants à participer à cette lutte et constituer une base juridique adaptée pour permettre à ces acteurs de poursuivre cette lutte jusque dans les eaux territoriales de la Somalie.

Dans ce contexte, l'UE ne pouvait rester sans réaction dans la mesure où les échanges commerciaux d'un nombre important de ses États-membres passent par les voies maritimes. Pour juguler ce défi, elle mit alors sur pied une opération militaire navale, le 10 novembre 2008 : l'opération Atalanta. Lancée officiellement le 12 décembre 2008 pour une durée initiale d'un an, cette opération, première du genre à être déployée par l'UE dans le cadre de sa politique sécuritaire, poursuivait un double objectif : protéger les navires du PAM acheminant l'aide alimentaire aux personnes déplacées de la Somalie et protéger les navires vulnérables naviguant dans cette zone. Bien que l'opération Atalanta se concentrait essentiellement sur la Somalie, ses actions allaient au-delà de ce pays car son périmètre d'action s'étendait, à l'origine, « jusqu'à 500 milles marins au large des côtes de la Somalie et des pays voisins »¹⁵.

¹⁴ Résolutions : S/RES/1816 (2008), du 2 juin 2008 ; S/RES/1838 (2008), du 7 octobre 2008 ; S/RES/1844 (2008), du 20 novembre 2008 ; S/RES/1846 (2008), du 2 décembre 2008 ; S/RES/1851 (2008), du 16 décembre 2008.

¹⁵ Action commune 2008/851/PESC du Conseil du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'UE en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention

Cette opération avait pour mandat de fournir une protection aux navires du PAM ; protéger les navires marchands naviguant dans les zones où elle est déployée ; surveiller les zones au large des côtes de la Somalie, y compris ses eaux territoriales ; prendre des mesures nécessaires pour dissuader, prévenir et intervenir afin de mettre fin aux actes de violence en mer dans les zones où elle est présente ; appréhender, retenir et transférer les personnes ayant commis ou suspectées d'avoir commis des actes d'insécurité en mer dans les zones où elle est présente et saisir leurs navires ainsi que les biens se trouvant à bord ; coopérer avec les autres initiatives déployées dans la région, en particulier la force maritime « Combined Task Force 150 » agissant dans le cadre de l'opération Liberté immuable déployée par les États-Unis¹⁶.

En clair, le dispositif d'Atalanta était structuré en trois strates. La première, élément central de cette opération, porte sur l'intervention militaire. Elle permet à l'UE d'assurer une présence militaire en mer afin de dissuader toute violence dans cet espace. La deuxième strate consiste à engager des poursuites judiciaires à l'encontre des auteurs de troubles opérant dans cette région. Les forces européennes sont habilitées à les capturer et à saisir leurs navires. Pour cela, l'UE avait signé des accords de transfert avec des pays tiers de la région dont la législation condamne le crime de piraterie : Kenya, Maurice, Seychelles et Tanzanie (E. Chaboureaux, 2015, p. 149-161). La dernière strate promeut la coopération avec les autres acteurs agissant dans la région afin d'être plus efficace.

Six mois seulement après le lancement de cette opération, elle eut un impact très positif sur le terrain. Ainsi, début mai 2009, elle effectua plus d'une vingtaine d'escortes des bateaux du PAM vers la Somalie, permettant de délivrer 130 000 tonnes de nourriture. Cette aide alimentaire avait permis de nourrir près de 2 millions de personnes par jour. L'opération Atalanta mit également en place un double corridor sécurisé, accompagnant ainsi une centaine de navires marchands lors d'une vingtaine d'escortes. En outre, le nombre d'actes de violence en mer réussis diminua considérablement, passant de presque une sur deux à une sur quatre. Enfin, l'opération militaire navale européenne procéda

et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, *Journal officiel de l'Union européenne*, JO N° L 301 du 12 décembre 2008.

¹⁶ *Ibid.*

à de nombreuses arrestations de pirates, soit 108 au 27 mai 2009¹⁷. Cet espace maritime a commencé donc à renouer avec le calme et la tranquillité.

Capitalisant sur ces succès, l'UE prolongeait à maintes reprises cette opération. Sa date prévisionnelle de fin est établie au 31 décembre 2024. Progressivement, son mandat fut élargi pour s'attaquer à des menaces connexes auxquelles s'adonnaient les groupes criminels opérant dans cette région : le trafic de stupéfiants, d'armes, la pêche illicite et le commerce illicite du charbon. L'objectif était de rétablir l'ordre et de garantir une stabilité durable dans la région. Dans le même temps, le périmètre d'action d'Atalanta fut étendu pour couvrir le golfe d'Aden et les pays voisins, y compris le port et la ville de Mascate (Oman), le bassin Somali, la mer Rouge, le golfe de Suez et le golfe d'Aqaba, comme le montre la carte ci-après. Cela découlait notamment du fait que les pirates somaliens, très acculés par les forces européennes, agissaient dorénavant loin de leur zone initiale.



Carte 2 : La zone de déploiement de l'opération Atalanta

Source : <https://eunavfor.eu/mission> (consulté le 10/08/2023)

Pour réduire au maximum les activités des pirates et des voleurs à main armée dans cette région, il fut créé le Centre de sécurité maritime

¹⁷ Nicolas Gros-Verheyde, 2009, « Atalanta : l'UE à l'abordage des pirates », *Europolitique*, n° 3761, p. 15-16.

pour la Corne de l'Afrique (MSCHOA). Basé au sein de l'état-major d'Atalanta et placé sous l'autorité du commandant de l'opération, le MSCHOA fournit des informations aux navires présents dans la région sur les risques encourus. À cet effet, il dispose d'un site internet qui lui permet de « communiquer les dernières recommandations en matière de lutte contre la piraterie, tout en donnant aux entreprises et aux opérateurs de transport maritimes la possibilité de signaler les mouvements de leurs navires dans toute la région »¹⁸.

En ce qui concerne la constitution d'Atalanta, des ressources humaines et matérielles conséquentes furent mobilisées par l'UE pour permettre à cette opération de mener à bien son mandat. Sur le plan humain, le format de cette opération évolue de façon constante. Elle mobilise en moyenne 700 membres provenant de plus d'une dizaine d'États-membres de l'UE. Sur le plan matériel, elle se compose généralement des navires de guerre (navires de combat de surface et navires auxiliaires, avec hélicoptères embarqués), des avions de reconnaissance et de patrouille maritime¹⁹.

Depuis son lancement, l'opération Atalanta a considérablement contribué à la baisse de l'insécurité maritime dans le golfe d'Aden. Considérée, à juste titre, comme un franc succès, cette opération a permis à ce couloir maritime d'être plus sûr en désarçonnant et en contenant, de façon efficace, l'action des pirates et des voleurs à main armée opérant dans cette région. Parmi les principales réalisations de cette opération, il y a la protection de 2 082 navires du PAM, permettant la livraison sans obstacle de près de 3,2 millions de tonnes de nourriture et d'aide alimentaire aux personnes déplacées de la Somalie, ainsi que la protection de 707 navires de la Mission de l'Union africaine en Somalie (AMISOM). En plus de cette activité de protection des navires du PAM et de l'AMISOM, l'opération Atalanta a adopté une démarche offensive. C'est ainsi qu'elle a procédé à l'arrestation et au transfert de 171 pirates aux autorités compétentes avec lesquelles les accords de transfert furent au préalable signés, dont 145 furent condamnés des faits de violence en mer. Enfin, il faut mentionner la saisie de 15 953 kilos

¹⁸ https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/20150120-eu-information-booklet-french-layout_final.pdf (consulté le 30/07/2023).

¹⁹ Service européen de l'action extérieure (SEAE), « Politique de sécurité et de défense commune de l'Union européenne : Rapport annuel sur les missions et opérations 2018 », Office des publications de l'Union européenne, 2019, p. 41.

de stupéfiants par les forces déployées dans le cadre de cette opération²⁰.

En somme, la très forte diminution des actes d'insécurité maritime observables au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden est, en grande partie, due à l'action de l'UE, à travers son opération militaire navale Atalanta. Pour consolider ces acquis dans la durée, une mission civile de gestion des crises fut déployée par l'UE dans cette région.

2.2. La mission EUCAP Nestor/Somalie : un soutien aux autorités somaliennes

Quatre ans après le lancement de l'opération Atalanta, précisément le 16 juillet 2012, l'UE mit sur pied une mission civile de gestion des crises : EUCAP Nestor. Cette mission avait pour objectif de renforcer les capacités maritimes des États de cette région (Djibouti, Kenya, Seychelles, Somalie et Tanzanie) afin de leur permettre de faire face à l'insécurité en mer dans cette région. En d'autres termes, il s'agissait d'aider ces États à disposer des moyens et capacités nécessaires à la prise en charge de cet important défi. Cette mission, bien que civile, était dotée d'une expertise militaire. Il faut dire qu'EUCAP Nestor, menée en complément d'Atalanta, constitue le volet civil de la réponse apportée par l'UE dans le cadre de la lutte contre l'insécurité en mer dans cette région. Comme le note Constance Chevalier-Govers (2015, p. 75) : « Si la mission Atalanta s'attaque au symptôme de la piraterie, EUCAP Nestor a vocation à s'attaquer aux causes de la piraterie dans l'Est de l'Afrique ».

Disposant d'un mandat non exécutif, la mission EUCAP Nestor fut donc mise sur pied pour aider les États riverains de la Corne de l'Afrique et de la partie occidentale de l'océan Indien à développer une capacité autonome de renforcement de leur sécurité maritime, comprenant la lutte contre la piraterie et la gouvernance maritime. À cet effet, les experts européens travaillent avec leurs homologues des institutions chargées de la sécurité maritime dans chacun de ces pays hôtes : garde-côtes, marine, police côtière civile, forces navales, procureurs, juges, etc. Ce travail consistait à fournir à ces acteurs locaux

²⁰ Ces données ont été mises à jour le 04 juillet 2023 : <https://eunavfor.eu/key-facts-and-figures> (consulté le 02/08/2023).

des formations adaptées aux besoins de chaque pays dans l'élaboration d'un cadre juridique approprié et des structures organisationnelles²¹.

À cette fin, cette mission devait prendre toutes les mesures nécessaires pour s'acquitter de son mandat. Celui-ci consistait à assister les autorités de la région à mieux gérer les agences de sécurité maritime exerçant les fonctions de garde-côte ; organiser des formations et des cours de perfectionnement pour renforcer les capacités maritimes des États de la région ; aider la Somalie à se doter de ses propres capacités de police terrestre côtière soutenues par un cadre juridique et réglementaire global ; recenser les besoins prioritaires en termes d'équipements et s'y attaquer en fournissant une assistance ; fournir une aide en renforçant la législation nationale et l'État de droit grâce à un programme juridique régional consultatif, et une expertise juridique pour soutenir l'élaboration de la législation en matière de sécurité maritime et de la législation connexe ; promouvoir la coopération régionale entre les autorités nationales responsables de la sécurité maritime ; intensifier la coordination régionale dans le domaine du renforcement des capacités maritimes ; fournir des conseils stratégiques en détachant des experts auprès d'administrations ciblées ; mettre en œuvre des projets de la mission et coordonner les dons ; mettre en place une stratégie régionale d'information et de communication²².

En observant de plus près les dispositions de ce mandat, il ressort que l'action d'EUCAP Nestor s'articulait essentiellement autour de deux volets. Le premier consistait à renforcer les capacités maritimes des États hôtes sur les plans opérationnel et juridique. Le second volet portait sur la promotion de la coopération régionale afin d'amener ces pays à travailler ensemble pour accroître l'efficacité de leur action en mer. En somme, la finalité d'EUCAP Nestor était de permettre aux pays hôtes d'être capables d'assumer eux-mêmes les responsabilités en matière de sécurité maritime dans cette région.

²¹ Service européen de l'action extérieure, « Mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités de sécurité maritime régionales dans la Corne de l'Afrique et l'océan Indien occidental (EUCAP Nestor) », Fiche d'information, mise à jour en octobre 2014.

²² Décision 2012/389/PESC du Conseil du 16 juillet 2012 relative à la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités maritimes régionales dans la Corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR), *Journal officiel de l'Union européenne*, JO N° 187 du 17 juillet 2012.

Prévue pour prendre fin en 2014, la mission EUCAP Nestor fut maintes fois prolongée. Elle prend fin le 31 décembre 2024. Lors de sa deuxième prorogation intervenue en décembre 2016, des modifications substantielles furent apportées à cette mission. Ainsi abandonna-t-elle sa portée régionale pour se focaliser uniquement sur la Somalie, y compris le Somaliland et le Puntland. Dès lors, elle changea de dénomination, passant d'EUCAP Nestor à EUCAP Somalie. Deux raisons justifient ce recentrage sur la Somalie. D'une part, les pirates et les voleurs à main armée en mer opérant dans cette zone étaient essentiellement d'origine somalienne. D'autre part, à la différence des autres États de la région qui avaient réalisé des progrès satisfaisants en la matière, la situation en Somalie était toujours très peu reluisante, ce qui faisait craindre une contagion des problèmes qui viendraient entraver les acquis déjà réalisés ailleurs.

Cette nouvelle configuration entraîna par voie de conséquence une révision du mandat de la mission afin de l'adapter à l'évolution de la situation prévalant sur le terrain. Ainsi, la mission EUCAP Somalie devait aider les autorités somaliennes à renforcer les capacités de leur pays en matière de sûreté maritime pour mieux faire respecter le droit maritime. Pour cela, il lui revenait d'accomplir les tâches suivantes : renforcer la capacité de la Somalie à faire respecter le droit maritime civil afin qu'elle exerce une gouvernance maritime effective sur son espace maritime ; renforcer la capacité de la Somalie à effectuer les inspections et le contrôle des pêches, à assurer la recherche et le sauvetage maritimes, à lutter contre la contrebande, à combattre la piraterie et à surveiller les zones côtières sur terre et en mer ; aider les autorités somaliennes à élaborer les dispositions législatives et mettre en place les autorités judiciaires, en fournissant l'encadrement, les conseils, les formations et le matériel nécessaires aux services répressifs somaliens compétents en matière de droit maritime civil²³.

Sous EUCAP Nestor, 175 personnels composés des magistrats, policiers/gendarmes et d'anciens militaires étaient mobilisés²⁴. Ces

²³ Conseil de l'UE, Décision (PESC) 2016/2240 du Conseil du 12 décembre 2016 modifiant la décision 2012/389/PESC relative à la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités maritimes régionales dans la Corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR), *Journal officiel de l'Union européenne*, JO N° L 337 du 13 décembre 2016.

²⁴ Nicolas Gros-Verheyde, « EUCAP Nestor, une mission de 200 personnes aux multiples facettes », *Bruxelles 2*, 16 mai 2012.

effectifs ont été revus à la baisse à la suite de la concentration de cette mission sur la seule Somalie pour compter en moyenne une centaine des membres²⁵.

Somme toute, depuis la mise en place de cette mission, elle a considérablement œuvré au renforcement des capacités maritimes des États riverains du golfe d'Aden, en particulier celles de la Somalie. Elle a activement contribué à la montée en puissance de la Somalie en matière de sécurité maritime. De nombreuses réalisations sont à mettre à son actif. Parmi celles-ci, il y a des séminaires de formation, de conseil et d'encadrement ainsi que des ateliers qui ont permis aux experts européens de mettre à la disposition de leurs homologues somaliens (garde-côtes, policiers, procureurs et juges spécialisés en droit maritime civil) des rudiments nécessaires pour leur permettre de mettre en œuvre une gouvernance maritime efficace et efficiente. Cette mission a également contribué au renforcement des capacités structurelles de la Somalie en matière maritime avec la fourniture pour 384 900 euros des équipements suivants : des bateaux de patrouille, un véhicule, un centre de formation mobile, une base de données de la police, des systèmes de communication sans fil et de radio maritime, des stations de travail, des imprimantes et des accessoires informatiques et de communication²⁶. En outre, EUCAP Somalie a apporté un appui au transfert des tâches de l'unité maritime de la mission de l'Union africaine en Somalie à l'unité de police maritime de la force de police somalienne de Mogadiscio et a soutenu la participation de cette unité à l'exercice multinational Cutlass Express 2018 dirigé par les États-Unis. Par ailleurs, elle a mis en œuvre un projet de 6 mois financé par la Suède en faveur des garde-côtes du Somaliland portant sur la livraison de bateaux et l'organisation des formations. Enfin, cette mission a accompagné la Somalie dans la mise en place d'un cadre juridique approprié. Ainsi a-t-elle facilité l'approbation par la chambre basse et la chambre haute du Parlement du Somaliland du projet de loi sur les garde-côtes du Somaliland²⁷. Tout compte fait, la mission EUCAP Somalie a fortement contribué à « la définition et à la mise en œuvre de l'architecture de sûreté maritime de la Somalie »²⁸. Au-delà de ces actions opérationnelles, l'UE a

²⁵ SEAE, « Politique de sécurité et de défense commune de l'Union européenne : Rapport annuel sur les missions et opérations 2018 », *op. cit.*, p. 36.

²⁶ *Ibid.*, p. 36-37.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

également apporté un soutien très important aux organisations intergouvernementales de la région impliquées dans cette lutte.

2.3. Le Programme pour la promotion de la sécurité maritime (MASE) : un soutien aux organisations africaines luttant contre l'insécurité en mer dans la région

Le programme MASE est le projet de renforcement des capacités en matière de sécurité maritime ayant connu le plus haut niveau d'engagement financier de la part de l'UE en Afrique. Cela s'explique notamment par l'étendue de son périmètre d'action et la multitude de ses bénéficiaires. Les bénéficiaires de ce programme sont : le Burundi, les Comores, l'Éthiopie, la France/Réunion, le Kenya, Madagascar, Maurice, l'Ouganda, le Rwanda, les Seychelles, la Somalie, le Soudan du Sud et la Tanzanie. Ces pays sont membres de quatre organisations régionales : l'Autorité intergouvernementale sur le développement (IGAD), la Communauté d'Afrique de l'est (CAE), le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) et la Commission de l'océan Indien (COI)²⁹. Le programme MASE concerne donc les États de la zone Afrique orientale, australe et de l'océan Indien (États de l'AfOA-OI).

En effet, en raison de l'ampleur de la menace, de la faiblesse des capacités législatives et opérationnelles des États de cet espace et de l'absence de coordination régionale dans le domaine maritime, les quatre organisations précitées ont décidé de mutualiser leurs efforts pour élaborer une approche commune pour lutter efficacement contre ce défi, en se focalisant essentiellement sur la Somalie. C'est ainsi qu'une réunion ministérielle des États de l'AfOA-OI eut lieu à Maurice en octobre 2010 pour réfléchir sur les modalités de la mise en œuvre de cette approche³⁰. Cette réunion fut marquée par la présence de l'UE, représentée par Catherine Ashton, alors Haute Représentante de l'UE pour les affaires étrangères et la politique de sécurité. La participation de Catherine Ashton à cette réunion traduisait la volonté de l'UE de contribuer à la sécurité et la sûreté de cet espace stratégique pour l'Europe. Comme le notait Neven Mimica, ancien Commissaire

²⁹ Patrick Ferras, « Le programme MASE, une réponse à la difficulté pour l'Union africaine de se réformer », Note d'analyse de l'Observatoire Afrique de l'Est, juin 2019, p. 14.

³⁰ *Jeuneafrique*, 7 octobre 2010.

européen à la Coopération internationale et au développement « 80% des marchandises entrant dans l'UE transitent par l'océan Indien »³¹.

À l'issue de cette réunion, il fut adopté une stratégie régionale et un plan d'action pour tenter de mettre un terme à l'insécurité maritime dans cette zone. Cette stratégie comprenait trois volets : œuvrer à la mise en place d'un plan pour lutter contre les causes de la piraterie en Somalie, engager des poursuites judiciaires contre les pirates arrêtés et renforcer les capacités de ces pays pour mieux sécuriser leurs zones maritimes³². De cette volonté des États de l'AfOA-OI de bâtir une réponse commune pour lutter efficacement contre cette menace, il en est sorti le programme MASE. Faute de ressources financières pour mettre en œuvre ce programme, ces États demandèrent un appui financier à l'UE. Déjà très engagée dans la lutte contre ce défi dans cette zone avec l'opération Atalanta et la mission EUCAP Nestor, l'UE répondit favorablement à cette sollicitation. L'idée était que, comme les dirigeants de cette région s'étaient engagés à prendre eux-mêmes en charge ce problème, l'UE fournirait des ressources nécessaires pour s'assurer que la réalisation de cet engagement n'échoue pas en raison d'un manque de financement. C'est ainsi qu'elle accepta de mobiliser le Fonds européen de développement pour dégager une enveloppe globale de 42,5 millions d'euros³³.

Lancé en 2013, le programme MASE est arrivé à son terme en mi-2023³⁴. L'avantage de ce programme est qu'il s'intéresse à tous les aspects de la sécurité et la sûreté maritimes dans cette vaste région. Ainsi concourt-il au développement et au renforcement des « capacités régionales de sécurité maritime, tant en mer que sur terre, tant dans le traitement juridique des crimes transnationaux et menaces que dans la lutte contre les flux financiers illicites »³⁵. À bien y regarder, son but était de permettre aux États bénéficiaires d'être capables de prendre, à terme, le relais des marines de guerre déployées par les acteurs extérieurs présents dans cette région. La mise en œuvre de ce programme est assurée par les quatre organisations précitées avec l'appui des trois partenaires techniques suivants : l'Organisation des

³¹ Commission de l'océan Indien, « Sécurité maritime : bâtir l'avenir ensemble », juin 2019, p. 11.

³² *Jeuneafrique*, *op. cit.*

³³ Patrick Ferras, *op. cit.*

³⁴ Une deuxième phase de ce programme fut lancée.

³⁵ Commission de l'océan Indien, *op. cit.*, p. 54.

Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Organisation des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) et l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL). Cinq objectifs spécifiques lui furent attribués.

L'IGAD, coordonnateur général du programme, est responsable de la mise en œuvre du résultat 1 qui consiste à renforcer les mécanismes de coordination de la sécurité maritime en Somalie. La CAE est en charge de la réalisation du résultat 2 qui vise le développement et le renforcement des capacités juridiques, législatives et infrastructurelles des États de la région en matière d'arrestation, de transfert, de détention et de poursuites des pirates. Pour cela, la CAE travaille avec INTERPOL pour la composante investigation pour la lutte contre la criminalité transnationale et l'ONUDC pour le volet relatif à la justice pénale. Le résultat 3, portant sur le renforcement des capacités régionales de lutte contre les réseaux financiers illicites des crimes maritimes et autres crimes financiers, est placé sous la responsabilité du COMESA qui travaille avec INTERPOL. La réalisation des résultats 4 et 5, dédiés sur la mise en place d'un mécanisme régional chargé de la coordination des activités opérationnelles de la région et l'échange d'informations sur la situation maritime de cet espace, fut confiée à la COI³⁶.

Depuis son démarrage en 2013, le programme MASE a permis aux États de l'AfOA-OI de réaliser d'importants progrès en matière de sécurité et de sûreté maritimes. À en croire le Général Richard Rakotonirina, Ministre malgache de la Défense nationale, Ministre par intérim des Affaires étrangères et Président en exercice de la COI, le programme MASE, qui suscitait peu d'enthousiasme à son lancement, a « défié les attentes pessimistes » dans la mesure où « les résultats obtenus sont allés bien au-delà de ceux attendus initialement »³⁷. Parmi les principales réalisations de ce programme figure notamment l'opérationnalisation en 2018 de deux importants centres régionaux : le Centre régional de fusion d'informations maritimes (CRFIM), basé à Madagascar et le Centre régional de coordination des opérations (CRCO), basé aux Seychelles. Complémentaires, ces deux centres

³⁶ *Ibid.*, p. 55.

³⁷ Discours de Monsieur le Ministre des Affaires étrangères, Président en exercice du Conseil des Ministres de la COI, Atelier de consultation régional sur le programme MASE II, Antananarivo, 10 novembre 2022.

jouent un rôle très important dans le cadre de la sécurité et de la sûreté maritimes dans cette région.

Le CRFIM a pour buts d'observer, de surveiller et de prévenir l'insécurité dans la région. À ce titre, il a pour missions de recueillir, de fusionner et d'analyser les informations maritimes dans cette région. Cela permet de mener des opérations coordonnées en mer afin de mieux traiter les menaces détectées. Ses activités couvrent une zone de 60 millions de km², soit plus de 25 pays. Il traite plus d'une dizaine de thématiques, notamment la sécurité et la sûreté maritimes. Ce centre fut très utile dans le démantèlement des réseaux criminels qui profitaient de la faiblesse des capacités structurelles des pays côtiers de cette zone pour commettre des crimes et délits en mer. C'est ainsi qu'en 2021, des trafics illégaux d'une valeur totale de près de 2,5 millions de dollars américains furent interceptés grâce au concours du CRFIM, soit 316 kg de coraux noirs, 8 conteneurs de pierres industrielles, 49 kg d'or, 2 tonnes de cannabis et 1 024 tortues³⁸. Par ailleurs, il a procédé à l'identification et au suivi de 80 navires d'intérêt aux comportements suspicieux³⁹.

Quant au CRCO, il s'agit d'une structure opérationnelle. Il a pour responsabilité d'initier des actions coordonnées en mer en s'appuyant notamment sur les informations du CRFIM. À cet effet, le CRCO a mené de nombreuses actions pour renforcer la cohérence et l'efficacité de l'action des pays de l'AfOA-OI en matière de sécurité maritime. À titre d'illustration, depuis son opérationnalisation en 2018, ce centre a mené 15 exercices de simulation d'opération sur la pollution en mer, la surveillance et le sauvetage en mer, 5 opérations préventives en mer depuis 2020 et coordonné une opération de sauvetage en mer dans le Canal du Mozambique sauvant ainsi 38 ressortissants des Comores et 11 membres d'équipage⁴⁰. En somme, ces deux centres ont grandement contribué à la montée en puissance d'un instrument régional de lutte contre les crimes et délits en mer, permettant ainsi aux pays bénéficiaires de ce programme de combler de nombreux manquements qu'ils avaient en matière de sécurité et de sûreté maritimes.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ Commission de l'océan Indien, « Architecture régionale de sécurité maritime : unanimité pour un nouveau programme de consolidation, élargissement et pérennisation », Communiqué, 11 novembre 2022.

⁴⁰ *Ibid.*

Conclusion

En définitive, cette étude avait pour ambition d'analyser l'insécurité maritime dans le golfe d'Aden et d'examiner les réponses sécuritaires apportées par l'UE pour faire face à ce défi. Cet objectif a été atteint en montrant que cette insécurité découlait de l'incapacité de la Somalie à assurer la protection de son domaine maritime et à subvenir aux besoins élémentaires de sa population. Cette situation a favorisé le développement de l'insécurité maritime au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden. Mettant en péril la navigation dans ce couloir maritime. Cette instabilité a suscité une intense mobilisation de la communauté internationale. C'est dans ce cadre que l'UE a décidé de réagir face audit défi. Il en a résulté la mise en branle d'une stratégie tridimensionnelle. Tout d'abord, elle déploya une opération militaire navale qui parvint à faire reculer la violence en mer dans cette région. Ensuite, l'UE mit sur pied une mission civile de gestion des crises. Celle-ci a contribué à la montée en puissance des capacités maritimes des pays côtiers du golfe d'Aden, et particulièrement de la Somalie. Enfin, elle apporta un important soutien aux organisations régionales de cette zone dans la prise en charge de ce défi en mettant notamment à leur disposition des ressources financières qui leur ont permis de mettre en œuvre une réponse globale et commune suffisamment ferme et adaptée.

À bien des égards, la contribution de l'UE a permis de contenir, de manière significative, l'insécurité maritime dans le golfe d'Aden. S'il est vrai que les chiffres confortent cet état des faits, il n'en demeure pas moins que certaines causes profondes ayant permis le développement de cette violence sont toujours présentes. Dès lors, on peut affirmer que l'insécurité maritime dans le golfe d'Aden est contenue mais pas éradiquée.

Références bibliographiques

Sources imprimées

Action commune 2008/851/PESC du Conseil du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'UE en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, *Journal officiel de l'Union européenne*, JO N° L 301 du 12 décembre 2008.

- Commission de l’océan Indien, « Sécurité maritime : bâtir l’avenir ensemble », juin 2019.
- Commission de l’océan Indien, « Architecture régionale de sécurité maritime : unanimité pour un nouveau programme de consolidation, élargissement et pérennisation », Communiqué, 11 novembre 2022.
- Conseil de l’Europe, « La piraterie - un crime qui défie les démocraties », Doc. 12193 Rapport, 1^{er} avril 2010.
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982.
- Décision 2012/389/PESC du Conseil du 16 juillet 2012 relative à la mission de l’Union européenne visant au renforcement des capacités maritimes régionales dans la Corne de l’Afrique (EUCAP NESTOR), *Journal officiel de l’Union européenne*, JO N° 187 du 17 juillet 2012.
- Décision (PESC) 2016/2240 du Conseil du 12 décembre 2016 modifiant la décision 2012/389/PESC relative à la mission de l’Union européenne visant au renforcement des capacités maritimes régionales dans la Corne de l’Afrique (EUCAP NESTOR), *Journal officiel de l’Union européenne*, JO N° L 337 du 13 décembre 2016.
- Discours de Monsieur le Ministre des Affaires étrangères, Président en exercice du Conseil des Ministres de la COI, Atelier de consultation régional sur le programme MASE II, Antananarivo, 10 novembre 2022.
- Slate*, 17 avril 2009.
- FERRAS Patrick, « Le programme MASE, une réponse à la difficulté pour l’Union africaine de se réformer », Note d’analyse de l’Observatoire Afrique de l’Est, juin 2019, p. 14.
- Financial Times*, 11 mars 2011.
- GROS-VERHEYDE Nicolas, 2009, « Atalanta : l’UE à l’abordage des pirates », *Europolitique*, n° 3761, p. 12-22.
- GROS-VERHEYDE Nicolas, « EUCAP Nestor, une mission de 200 personnes aux multiples facettes », *Bruxelles 2*, 16 mai 2012.
- Jeuneafrique*, 7 octobre 2010.
- Le Monde*, 7 mai 2019.

MAUD Hubert, 2010, « La piraterie maritime dans le golfe d'Aden : état des lieux », Note d'Analyse du GRIP.

OFPRA, « Somalie : la piraterie somalienne », Note, 4 août 2014.

Organisation maritime internationale (OMI), *Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires*, Résolution A. 1025 (26) adoptée le 2 décembre 2009.

Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, Jack Lang, 18 janvier 2011.

Résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies : S/RES/1816 (2008), du 2 juin 2008 ; S/RES/1838 (2008), du 7 octobre 2008 ; S/RES/1844 (2008), du 20 novembre 2008 ; S/RES/1846 (2008), du 2 décembre 2008 ; S/RES/1851 (2008), du 16 décembre 2008.

Service européen de l'action extérieure, « Mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités de sécurité maritime régionales dans la Corne de l'Afrique et l'océan Indien occidental (EUCAP Nestor) », Fiche d'information, mise à jour en octobre 2014.

Service européen de l'action extérieure, « Politique de sécurité et de défense commune de l'Union européenne : Rapport annuel sur les missions et opérations 2018 », Office des publications de l'Union européenne, 2019.

The Maritime Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center), « Sûreté des espaces maritimes », Bilan annuel, 2022.

Sources audiovisuelles

MOREIRA Paul, « Toxic Somalia : l'autre Piraterie », documentaire diffusé le 24 mai 2011 sur Arte.

Sources numériques

<https://eunavfor.eu/key-facts-and-figures> (consulté le 02/08/2023).

<https://eunavfor.eu/mission> (consulté le 10/08/2023).

https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/20150120-eu-information-booklet-french-layout_final.pdf (consulté le 30/07/2023).

Bibliographie

- AMIRELL Stefan Eklöf, 2009, « La piraterie maritime en Afrique contemporaine. Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigeria et en Somalie », *Politique africaine*, vol. 116, n° 4, p. 97-199.
- CARNIMEO Nicolò et GUGLIELMO Matteo, 2010, « Qui sont les pirates somaliens ? », *Outre-Mer*, vol. 25-26, n° 2, p. 413-425.
- CHABOUREAU Eric, 2015, « Les accords conclus par l'Union européenne avec des États tiers en matière de lutte contre la piraterie », in CHEVALIER-GOVERS Constance et SCHNEIDER Catherine (dir.), *L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, Paris, Éditions Pedone, p. 149-161.
- CHEVALIER-GOVERS Constance, 2015, « La mission EUCAP Nestor de l'Union européenne et sa contribution à la lutte contre la piraterie maritime », in CHEVALIER-GOVERS Constance et SCHNEIDER Catherine (dir.), *L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, Paris, Éditions Pedone, 2015, p. 75-90.
- DIANGITUKWA Fweley, 2010, « Terrorisme et piraterie dans le Golfe de Guinée : esquisses de solutions », in NTUDA EBODE Joseph Vincent (dir.), *Terrorisme et piraterie. De nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale*, Yaoundé, Presses Universitaires d'Afrique, p. 97-115.
- MAHLER Vivianne et GUISNEL Jean, 2012, *Pirates de Somalie*, Paris, Grasset.
- ROGER-LACAN Véronique, 2014, « Faire face aux trafics et à la piraterie maritimes », *Revue internationale et stratégique*, vol. 95, n° 3, p. 101-109.