

Interview par échanges de courriels

Pour Monsieur Kamel Zait

De la part du contre amiral (2S) Jean François Coustillière – Cabinet JFC Conseil

1- Qu'est-ce- que vous pensez de la montée du phénomène du détournement par des pirates Somaliens des bateaux qui passent par la région ?

L'accroissement des actes de piraterie dans le monde depuis quelques années et son extension à l'océan Indien, du fait de Somaliens ou d'autres, sont liés aux difficultés qu'éprouvent certaines populations de la région à trouver des moyens décents et licites de vivre convenablement. Ce phénomène s'accroît quand les situations économiques et politiques se détériorent.

Il est vrai que regarder transiter devant soi des cargaisons de plusieurs millions de dollars alors qu'on ne dispose pas de quoi vivre et que votre pays est livré au chaos, peut inciter des individus à tenter de s'approprier ces biens par la force.

Difficile à combattre, ce phénomène à caractère criminel crée une insécurité dommageable aux relations internationales, notamment commerciales. Il importe, sinon de l'éliminer, au moins d'éviter qu'il ne contamine d'autres régions du globe.

2- Qu'elle est la solution à cette menace qui est devenue une source d'inquiétude de tous les armateurs ?

La solution dans le moyen ou le long terme est très délicate.

Elle passe d'abord par une coopération internationale approfondie, sans doute sous l'égide de l'ONU, afin de créer les conditions juridiques les mieux adaptées à la lutte contre ce phénomène : échanger de l'information, promouvoir des accords pour optimiser la lutte dans un esprit de coopération confiante des moyens, organiser le partage de la charge judiciaire qui suit une intervention.

Mais elle nécessite aussi de prendre, au même niveau international, les mesures nécessaires visant à éviter l'émergence de zones de non droit et plus particulièrement la faillite d'Etats, propice à ce type de dérive. Ce n'est pas simple, mais la sécurité internationale en dépend et cela mérite attention.

A court terme, plusieurs solutions ponctuelles et conjoncturelles peuvent être adoptées. Elles ne peuvent répondre qu'à l'urgence et ne sont pas durables.

3- Un bateau algérien est entre les mains des pirates Somaliens, ce n'est pas le premier, ni le dernier peut -être, est ce qu'une intervention militaire peut mener à les libérer.

Bien sûr, une opération militaire est toujours envisageable. Comme pour toute opération militaire, la décision dépendra de l'évaluation du rapport entre coût, risque et chance de succès.

En l'espèce, il convient de s'interroger sur la position du bateau : en eaux internationales, en eaux territoriales, de quel pays ?

Les capacités des pirates : nombre, armement, organisation, soutien, etc. ?

Les forces susceptibles ou disposées à intervenir : quels moyens, de quel pays, selon quels accords ?

Tout ceci n'est pas simple et soulève de nombreuses difficultés politiques, techniques, économiques, diplomatiques, juridiques etc. Quant au succès d'une opération militaire, il est par essence toujours incertain.

Se pose alors la question de la négociation quant à la rançon, en échange des marins et de la cargaison pris en otages. Comme pour toutes les questions d'otages, payer la rançon conduit d'une certaine façon, à donner aux preneurs d'otages les moyens de poursuivre leurs actions criminelles.

Dans le cas de la piraterie, cela apparaît clairement dans l'accroissement des moyens aujourd'hui à la disposition des pirates : télécommunications, performances des bateaux, armements, capacité à corrompre des informateurs, etc.

Le choix relève alors d'un problème moral difficile car en contrepartie du renoncement à « soutenir les pirates » par le versement de rançons, il y a la mise en danger de la vie d'hommes innocents. Il faut se souvenir à ce propos que les Etats ont certaines responsabilités vis-à-vis de leurs citoyens, où qu'ils soient dans le monde. Il s'agit donc d'un dilemme qu'il incombe aux dirigeants politiques de résoudre en leur âme et conscience.

4- Certains pensent que la communauté internationale est responsable, car elle a tourné le dos à ce qui se passe en Somalie depuis plus de 20 ans ?

Je crains que cette responsabilité ne puisse être écartée.

Cependant, il est très difficile pour la Communauté internationale de trouver les moyens d'agir pour répondre à une situation « à la somalienne ». La critique d'ingérence est immédiatement mise en avant et les Etats sont réputés souverains.

Il ne faut pas, non plus, négliger les risques que présenterait un élargissement mal encadré du droit d'intervention, pouvant alors légitimer des actions contestables. Il convient aussi d'observer qu'une extension de ce droit devrait être accompagnée de moyens d'action aujourd'hui insuffisamment nombreux et dépendants de la bonne volonté des Etats.

Donc « responsabilité » sans doute, mais avait-elle les moyens de faire autrement ?

5- Pensez-vous qu'armer les équipages pourra dissuader les pirates Somaliens, mais cette solution risque de poser problèmes quand les bateaux passeraient par d'autres régions ?

Comme je le disais précédemment, nous sommes là dans des dispositions visant le court terme. Pour autant, si cette solution est tentante elle soulève des interrogations.

Qui peut être armé ?

Les équipages ? Cela semble très dangereux, ce n'est ni leur rôle ni leur fonction ; Il leur faudrait une formation et celle-ci n'en fera pas des professionnels de confiance.

Des milices privées ? Pourquoi pas mais ce choix peut entraîner un accroissement de ce type d'activités qui n'est pas sans danger dans nos pays.

Dans les deux cas, des problèmes juridiques seront complexes à résoudre selon que le navire sera en eaux internationales ou territoriales : droit applicable, appréciation de la menace, règles d'usages des armes, contentieux, devenir des blessés, devenir des prisonniers etc. ?

Il y a aussi la solution des militaires. De quel Etat ? De celui du propriétaire du navire, de l'affrètement, de la cargaison, du pavillon ? Et puis les Etats concernés ont-ils suffisamment de moyens pour répondre à la menace ?

Diverses solutions sont envisageables. Toutes présentent des difficultés importantes. Elles ne peuvent, me semble-t-il, être mises en œuvre que pour répondre à des cas particuliers et conjoncturels.

Avant, il peut aussi être envisagés de créer des convois protégés par des forces navales, sans doute sous l'égide de l'ONU, proposés à tous les navires volontaires transitant par certaines zones. Ce processus est lourd, coûteux et très contraignant. Il n'est d'ailleurs pas certain qu'il convienne au plus grand nombre des armateurs, tout au moins tant que la menace restera assez diffuse et que les conséquences seront jugées financièrement supportables. Il soulève en plus d'autres questions : quelles routes privilégier pour organiser ces convois, avec quelles forces navales ... ?

Il apparaît donc que si le fait d'armer les équipages ne constitue pas une réponse aisée, il n'existe pas d'autres solutions évidentes.