

04/08/2014



## La piraterie somalienne

### **Avertissement**

*Ce document a été élaboré par la Division de l'Information, de la Documentation et des Recherches de l'Ofpra en vue de fournir des informations utiles à l'examen des demandes de protection internationale. Il ne prétend pas faire le traitement exhaustif de la problématique, ni apporter de preuves concluantes quant au fondement d'une demande de protection internationale particulière. Il ne doit pas être considéré comme une position officielle de l'Ofpra ou des autorités françaises.*

*Ce document, rédigé conformément aux lignes directrices communes à l'Union européenne pour le traitement de l'information sur le pays d'origine (avril 2008)*

*[cf. [https://www.ofpra.gouv.fr/sites/default/files/atoms/files/lignes\\_directrices\\_europeennes.pdf](https://www.ofpra.gouv.fr/sites/default/files/atoms/files/lignes_directrices_europeennes.pdf)], se veut impartial et se fonde principalement sur des renseignements puisés dans des sources qui sont à la disposition du public. Toutes les sources utilisées sont référencées. Elles ont été sélectionnées avec un souci constant de recouper les informations.*

*Le fait qu'un événement, une personne ou une organisation déterminée ne soit pas mentionné(e) dans la présente production ne préjuge pas de son inexistence.*

*La reproduction ou diffusion du document n'est pas autorisée, à l'exception d'un usage personnel, sauf accord de l'Ofpra en vertu de l'article L. 335-3 du code de la propriété intellectuelle.*

### **1. Une explosion de la piraterie somalienne de 2007 à 2012**

Selon le Bureau Maritime International (BMI), cette explosion distingue la piraterie somalienne des autres formes de piraterie contemporaines. En 2002, la piraterie somalienne ne représente que 7,5% des attaques recensées à travers le monde, contre 23% en 2005 et 55,6% en 2011. Cette augmentation très importante du nombre d'attaques est allée de pair avec une extension géographique du phénomène, les pirates s'éloignant de plus en plus des côtes somaliennes à la recherche de nouvelles proies<sup>1</sup>.

Le problème de la piraterie somalienne n'est pas récent, mais ce phénomène connaît une croissance sans précédent au cours des années 2007-2008. Dans une région marquée par une profonde crise humanitaire, la piraterie constitue une source économique unique<sup>2</sup>. Son caractère très rentable et relativement peu risqué, en tout cas à ses débuts,

<sup>1</sup> The World Bank, *The pirates of Somalia: Ending the threat, rebuilding a nation*, Regional Vice-Presidency for Africa, 2013.

<sup>2</sup> CARNIMEO Nicolo et GUGLIELMO Matteo, « Qui sont les pirates somaliens ? », *Outre-Terre*, 2010/2 n°25-26, p. 413-425.

explique l'ampleur prise par ce phénomène, d'autant que la Corne de l'Afrique étant une route maritime très empruntée, les cibles potentielles passant au large des côtes somaliennes sont en nombre. En 2008, les réseaux de piraterie s'appuient ainsi sur un réservoir de main d'œuvre de plus d'un millier de miliciens, contre quelques dizaines en 2006<sup>3</sup>. Ces pirates sont, tout d'abord, principalement recrutés au sein des populations de pêcheurs des côtes somaliennes des régions Centre et Nord-est du pays, victimes, depuis de nombreuses années, de la surexploitation illicite des ressources halieutiques par des bateaux de pêche étrangers et du déversement de déchets toxiques dans les eaux territoriales somaliennes. Les pirates utilisent alors cette situation pour justifier leurs actions, mettant en avant un rôle légitime de surveillance de la côte et de défense du droit de propriété traditionnel sur certains lieux de pêche détenu par les populations locales<sup>4</sup>. En 2012, « l'industrie » de la piraterie occupe entre 1 500 et 3 000 personnes en Somalie<sup>5</sup>, le champ de recrutement des réseaux s'étant élargi aux populations du Sud du pays des zones de Mogadiscio, Marka, Baraawe et Kismaayo<sup>6</sup>.

La piraterie somalienne passe très rapidement du stade de simple tentative de racket en réaction à la pêche illégale et au déversement de déchets toxiques, à celui d'une véritable criminalité transnationale organisée, motivée par l'appât du gain, fondée sur des liens claniques et représentant une menace réelle pour la navigation internationale<sup>7</sup>. Pour preuve, les navires de pêche étrangers, pourtant plus aisés à arraisonner, sont finalement très peu attaqués, sauf pour servir ensuite de « bateaux-mères » (*cf. infra*). Les faibles rançons versées pour ce type de bateaux en font, en outre, des prises nettement moins intéressantes. De même, de nombreux navires de pêche étrangers bénéficient d'autorisations de pêche achetées auprès des autorités locales, notamment du Puntland, sans être inquiétés par les pirates<sup>8</sup>.

Les pirates disposent de mouillages ou de camps implantés sur tout le long de la côte somalienne, à l'exception des côtes du Somaliland, depuis Ceelayo, situé à l'Ouest de Boosaaso, jusqu'au Sud de Kismaayo (*cf. carte infra*). Sur les vingt-six points de mouillage recensés en 2012 par le BMI, seuls six étaient réellement utilisés par les pirates pour y abriter des navires<sup>9</sup>.

## 1.1. La piraterie somalienne en chiffres

La piraterie somalienne atteint son niveau d'activité le plus intense en 2011, année au cours de laquelle sont enregistrées 237 (ou 286<sup>10</sup>) attaques, contre 217 en 2009 et 219 en 2010<sup>11</sup>. Toutefois, alors que le taux de réussite de ces attaques reste sensiblement le même en 2009 et 2010, il connaît une chute significative en 2011, d'autant que pour moitié, ces détournements se produisent au cours des deux premiers mois de l'année<sup>12</sup>.

---

<sup>3</sup> Nations unies, Conseil de Sécurité, *Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie, établi en application de la de la résolution 1811 (2008)*, (S/2008/769), 10/12/2008.

<sup>4</sup> AMIRELL EKLÖF Stefan et NDZESOP Ibrahim, « « La piraterie maritime en Afrique contemporaine » Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigéria et en Somalie », *Politique africaine*, 2009/4 N°116, p.97-119 ; HUBERT Maud, « La piraterie maritime dans le golfe d'Aden », *Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la sécurité (GRIP)*, 20/09/2010.

<sup>5</sup> The World Bank, *The pirates of Somalia: Ending the threat, rebuilding a nation*, *op. cit.*

<sup>6</sup> Nations unies, Conseil de Sécurité, *Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie, établi en application de la de la résolution 1916 (2010)*, (S/2011/433), 18/07/2011.

<sup>7</sup> Nations unies, Conseil de Sécurité, *Rapport sur la Somalie du Groupe de contrôle pour la Somalie et l'Erythrée présenté conformément à la résolution 2060 (2012) du Conseil de Sécurité* (S/2013/413), 12/07/2013.

<sup>8</sup> Nations unies, Conseil de Sécurité, *Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie, établi en application de la de la résolution 1853 (2008)*, S/2010/91, 10/03/2010.

<sup>9</sup> The World Bank, *The pirates of Somalia: Ending the threat, rebuilding a nation*, *op. cit.*

<sup>10</sup> Nations unies, Conseil de Sécurité, *Rapport du Secrétaire général sur les juridictions spécialisées dans la lutte contre la piraterie en somalie et dans d'autres Etats de la région*, S/2012/50, 20/01/2012.

<sup>11</sup> Nations unies, 18/07/2011, *op.cit.*

<sup>12</sup> Nations unies, Conseil de Sécurité, *Rapport sur la Somalie du Groupe de contrôle pour la Somalie et l'Erythrée présenté conformément à la résolution 2002 (2011) du Conseil de Sécurité*, S/2012/545, 13/07/2012.

Ainsi, on ne compte plus que 28 (ou 31<sup>13</sup>) navires détournés en 2011, contre respectivement 47 en 2009 et 49 en 2010<sup>14</sup>.

D'autres chiffres illustrent ce ralentissement des activités de piraterie à partir de 2011. En décembre 2011, 13 navires et 265 otages sont aux mains des pirates, contre 28 et 656 en décembre 2010. Tandis que 45 actes de piraterie sont enregistrés en janvier 2011, le nombre d'attaques ne s'élève plus qu'à 14 au mois de novembre. Parallèlement, le taux de réussite de ces attaques poursuit sa baisse. Pour le mois de novembre 2011, ce taux tombe à 7%, contre 21% à la même période en 2010<sup>15</sup>.

Cette baisse des activités de piraterie se confirme par la suite pour atteindre en 2013 son plus bas niveau depuis 2006. Ainsi, en 2012, 14 navires, principalement des boutres<sup>16</sup> et des bateaux de pêche, sont détournés pour 75 attaques enregistrées, contre, pour rappel, 237 l'année précédente<sup>17</sup>. Cette tendance lourde se maintient en 2013, avec seulement 15 incidents recensés et deux navires (un boutre et un bateau de pêche) brièvement capturés. En décembre 2013, seuls deux navires de faible tonnage et 64 marins restaient captifs<sup>18</sup>. Pour le premier trimestre de l'année 2014, cinq incidents ont été répertoriés et au 31 mars 2014, les pirates somaliens détenaient toujours un navire, avec à son bord trois membres d'équipage, s'ajoutant aux 49 marins gardés en captivité à terre<sup>19</sup>.

Entre avril 2005<sup>20</sup> et mai 2012, 3 741 marins ont été pris en otages, certains ayant connu des durées de détention de près de trois années. Les attaques des pirates ont fait entre 82 et 97 victimes parmi les équipages des navires. Entre 300 et 500 pirates auraient, quant à eux, perdu la vie<sup>21</sup>. L'année 2011 s'est révélée la plus meurtrière avec 35 otages ayant trouvé la mort, tués par les pirates eux-mêmes, du fait des conditions de détention ou lors d'une opération de sauvetage ou d'une tentative d'évasion. De même, 78 pirates ont perdu la vie lors d'accrochages avec des navires des forces internationales. Mais ce chiffre officiel ne tient pas compte du nombre de pirates ayant péri en mer ou abattu par des agents de sécurité privés de plus en plus présents à bord des navires<sup>22</sup>.

L'impact financier de la piraterie somalienne apparaît considérable. Entre avril 2005 et décembre 2012, le montant des rançons versées pour la libération des navires et otages est estimé entre 339 et 413 millions de dollars américains. Pour l'année 2012, entre 36 et 40,5 millions de dollars auraient été versés, avec une moyenne de 4 millions de dollars par rançon. Ces sommes sont ensuite redistribuées entre les différents acteurs du processus (pirates, financiers, notables ou hommes politiques bienveillants...). La piraterie somalienne a eu un impact bien plus important encore sur l'économie mondiale, avec une perte annuelle estimée à 18 milliards de dollars, mais également et peut-être même surtout régionale, privant les pays de la région de ressources liées au tourisme et à l'exploitation des ressources halieutiques<sup>23</sup>.

---

<sup>13</sup> Nations unies, 20/01/2012, *op.cit.*

<sup>14</sup> Nations unies, 18/07/2011, *op.cit.*

<sup>15</sup> Nations unies, 20/01/2012, *op.cit.*

<sup>16</sup> Petits cargos de construction traditionnelle arabe s'adonnant au cabotage en mer Rouge et dans l'océan Indien.

<sup>17</sup> Nations unies, 12/07/2013, *op. cit.*

<sup>18</sup> ICC-International Maritime Bureau, *Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January – 31 December 2013*, 01/2014.

<sup>19</sup> ICC-International Maritime Bureau, *Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January – 31 March 2014*, 04/2014.

<sup>20</sup> Date de la première attaque recensée marquant les débuts du modèle de la piraterie contre rançons, mais aussi de la prise de conscience de la communauté internationale sur le phénomène.

<sup>21</sup> The World Bank, *The pirates of Somalia: Ending the threat, rebuilding a nation*, *op. cit.*

<sup>22</sup> ICC-International Maritime Bureau, *The Human cost of somali piracy 2011*, 22/06/2012.

<sup>23</sup> The World Bank, *The pirates of Somalia: Ending the threat, rebuilding a nation*, *op. cit.*

## 2. Les modalités d'actions des pirates somaliens

Les activités de piraterie relèvent concrètement des principes de l'entreprise privée. Des financiers apportent les fonds et le matériel nécessaires à l'organisation des expéditions (bateaux, carburant, armes, munitions, matériel de transmission, rémunérations des pirates). Ces financiers peuvent être aussi bien des chefs pirates ou d'anciens pirates, des hommes d'affaires, des membres de la diaspora ou encore des criminels<sup>24</sup>. Les profits engrangés notamment par les rançons extorquées a rapidement permis aux pirates somaliens de disposer d'équipements plus sophistiqués (notamment en matière de télécommunications) et d'un arsenal militaire conséquent<sup>25</sup>. Les réseaux connaissent une rotation importante de leurs effectifs de base. Les pirates s'engagent, la plupart du temps, pour une opération et, en cas de réussite, se retirent pour profiter de leurs gains. Les milices de pirates apparaissent faiblement organisées, leurs membres ne sont pas des combattants aguerris mais ils restent très déterminés et adhèrent à un code coutumier commun (le *xeer*)<sup>26</sup>.

Les pirates conduisent leurs attaques à l'aide de petites embarcations, généralement au nombre de deux ou trois transportant entre quatre et huit pirates chacune, dotées de puissants moteurs hors-bords et lancées depuis un bateau-mère ou directement depuis la côte. Leur armement est de type « léger » (pistolets, fusils d'assaut, lance-roquettes), même si l'utilisation de mitrailleuses lourdes, installées sur le pont de navires détournés, a été signalée dans certains cas, souvent afin d'empêcher une attaque du navire capturé par d'autres groupes de pirates ou par les forces navales internationales. Entre décembre 2008 et juillet 2011, l'utilisation d'armes à feu a ainsi été signalée dans 92% des attaques enregistrées. Les capacités armées des pirates ne reposent pas sur l'existence d'arsenaux importants mais sur un approvisionnement régulier assuré par des marchands d'armes de Boosaaso, Gaalkacyo et Mogadiscio. Selon certaines sources, les pirates s'appuieraient sur des réseaux de renseignement étendus et complexes. Pour les Nations Unies, ces informations ne semblent pas crédibles. En effet, le choix des cibles tient davantage au hasard de la fréquentation des couloirs de navigation. Les attaques visant des navires militaires démontrent cette absence d'informations et de préparation des pirates<sup>27</sup>.

En cas de réussite de l'attaque, le navire détourné est dirigé vers un port « refuge ». L'intermédiaire financier prend alors en charge l'approvisionnement, notamment l'approvisionnement en *qât*<sup>28</sup> des pirates en charge de garder le navire et la protection du navire dans l'attente du versement de la rançon. Le caractère très lucratif de cette entreprise explique le nombre élevé d'intermédiaires ou de « facilitateurs » intervenant dans le circuit financier de la piraterie, qu'il s'agisse de hauts fonctionnaires, de politiciens, de notables locaux, d'hommes d'affaires, de blanchisseurs de capitaux...<sup>29</sup>.

Chargés de négocier les rançons auprès des compagnies de navigation, les négociateurs ou « interprètes » jouent un rôle majeur dans la suite du processus. Pouvant mener plusieurs négociations simultanément, et ce même pour des réseaux différents, ces négociateurs, qui ont souvent étudié à l'étranger, parlent en général plusieurs langues étrangères (surtout l'anglais). Ils sont recrutés en dehors des réseaux, parfois en fonction de considérations d'appartenance clanique, et remplissent un véritable rôle de « consultant ». En 2010, les négociateurs les plus connus étaient Ali Hassan Sharmarke, Looyaan Si'id Barte, Mohamed Saaili Shibin et Ahmed Saneeg<sup>30</sup>. À partir de 2011, les

<sup>24</sup> Nations unies, 10/12/2008, *op. cit.*

<sup>25</sup> HUBERT Maud, 20/09/2010, *op. cit.*

<sup>26</sup> The World Bank, *The pirates of Somalia: Ending the threat, rebuilding a nation*, *op. cit.*

<sup>27</sup> Nations unies, 18/07/2011, *op.cit.*

<sup>28</sup> Le *qât* (ou *khat*, *kat*) désigne à la fois un arbuste et un psychotrope extrait de ses feuilles, très prisées des populations de la région qui les mâchent longuement pour leur effet stimulant et euphorisant.

<sup>29</sup> Nations unies, 10/12/2008, *op.cit.*

<sup>30</sup> Nations unies, 18/07/2011, *op.cit.*

pirates tendent à inclure dans les termes de la libération des otages la libération de pirates détenus<sup>31</sup>.

### 3. Une diminution récente de la piraterie, conséquence de la mobilisation de la communauté internationale

Face à l'ampleur du phénomène, la communauté internationale s'est mobilisée afin de sécuriser davantage le golfe d'Aden et d'accroître l'efficacité de sa lutte contre la piraterie.

Le secteur du transport maritime a amélioré ses pratiques en matière de protection contre la piraterie. Des équipes d'agents de sécurité armés, recrutées via des sociétés privées, sont embarquées à bord des navires.

La communauté internationale s'est également efforcée de mettre fin à l'impunité des pirates en comblant un vide juridique permettant leur poursuite et leur incarcération. Le Conseil de sécurité des Nations Unies a notamment adopté la Résolution 1816 de juin 2008 permettant à un nombre limité d'Etats coopérant avec le gouvernement transitoire (GFT) de Somalie de pénétrer dans ses eaux territoriales et d'utiliser tous les moyens nécessaires conformes au droit international applicable afin de réprimer les actes de piraterie en mer, puis la Résolution 1851 de décembre 2008 autorisant une intervention circonscrite au sol dans le contexte de la continuation de l'action menée en mer. Par la Résolution 1918 adoptée en avril 2010, le Conseil de sécurité engage par ailleurs tous les États, y compris ceux de la région, à ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne<sup>32</sup>.

La communauté internationale maintient par ailleurs une présence militaire renforcée dans toute cette zone ce qui lui a permis de mettre un terme à la liberté d'action des pirates. En mars 2012, la décision de l'Union Européenne (UE) d'étendre la zone d'opération de sa force navale (EU NAVFOR) aux côtes et aux eaux territoriales somaliennes rend possible le démantèlement des bases logistiques terrestres des pirates. Une première attaque aéroportée est ainsi lancée dans la région du Gaalmudug<sup>33</sup>, le 15 mai 2012<sup>34</sup>. Face à la surveillance aérienne accrue des forces internationales, les pirates dissimulent leurs armes et équipements d'abordage dans les embarcations et n'hésitent pas à tout jeter à la mer en cas d'interception<sup>35</sup>.

Cette présence militaire internationale a pour conséquence de déplacer et même d'étendre le champ d'action des pirates du golfe d'Aden vers la mer Rouge, le bassin somalien et l'océan Indien. Les pirates s'éloignent de plus en plus des côtes somaliennes vers des zones moins protégées par la force navale internationale. En 2010, le nombre d'attaques enregistrées dans le golfe d'Aden chute ainsi de moitié<sup>36</sup>. En 2011, les incidents recensés le sont principalement le long des côtes orientales et méridionales de la Somalie, en mer d'Oman et dans le sud de la mer Rouge<sup>37</sup>.

---

<sup>31</sup> Nations unies, 13/07/2012, *op.cit.*

<sup>32</sup> Nations Unies, Conseil de sécurité, *Rapport du Secrétaire général sur la situation concernant la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes (S/2013/623)*, 21/10/2013; HUBERT Maud, 20/09/2010, *op. cit.*

<sup>33</sup> Cette région autoproclamée « autonome » fusionne approximativement les territoires des provinces somaliennes de Mudug et de Galguudud.

<sup>34</sup> Nations unies, 13/07/2012, *op.cit.*

<sup>35</sup> Nations unies, 10/03/2010, *op.cit.*

<sup>36</sup> Nations unies, 18/07/2011, *op.cit.*

<sup>37</sup> Nations unies, 20/01/2012, *op.cit.*

Cette extension du périmètre d'action des pirates contribue à augmenter les coûts opérationnels des pirates et, en conséquence, le prix des rançons réclamées<sup>38</sup>. Les négociations pour la libération des navires et de leurs équipages en sont rendues d'autant plus difficiles. Parallèlement, la durée moyenne de détention des otages tend à augmenter, d'autant que ces détentions se déroulent dans des conditions souvent très dures à bord des navires, les otages étant quasi-systématiquement victimes de violences physiques ou psychologiques. En 2011, 1 206 marins restaient encore captifs des pirates<sup>39</sup>.

Les capacités de projection des pirates, et donc l'expansion de leur champ d'action, se sont trouvées accrues par le recours aux « bateaux-mères », généralisé semble-t-il au cours de l'année 2010. Ces « bateaux-mères » sont principalement des bateaux de pêche et des boutres, voire des yachts ou même des navires marchands détournés, avec leurs équipages retenus en otages à bord, transformés en plateformes logistiques à partir desquelles les pirates lancent leurs petites embarcations<sup>40</sup>.

#### 4. Les réseaux de pirates

Deux réseaux dominant traditionnellement la piraterie somalienne. Un troisième a été un temps actif à partir de Laasqoray (Est de la province de Sanaag). L'arrestation de son chef, Fu'aad Hanaano, par les autorités yéménites en octobre 2009 a cependant mis un terme à ses activités<sup>41</sup>.

Le premier de ces deux réseaux sévit depuis la province du Puntland (le *Puntland Piracy Network*, PPN). Ses membres appartiennent généralement au clan Majerteen. Au sein de ce réseau, le groupe de pirates le plus influent, du sous-clan Isse Mohamud, a longtemps disposé d'un camp important à Eyl (province de Nugaal), ainsi que de bases à Boosaaso, Caluula, Xaafun, Bandarbeyla, Qandala, Bargaal et Garacad. Le réseau du Centre (le *Hobyo-Harardheere Piracy Network*, HHPN) dominé par le sous-clan Saleebaan du clan Habar Gidir, opère à partir des districts d'Harardheere, fief du très influent Mohamed Abdi Hassan, dit « Afweyne », et d'Hobyo situés dans la région méridionale de Mudug. La participation aux activités de piraterie dépasse cependant largement les clivages claniques<sup>42</sup>.

En dépit de leurs différences d'appartenances régionales et claniques, ces deux réseaux coopèrent de longue date. Leurs principaux chefs entretiennent des relations étroites depuis de nombreuses années. Garaad Mohamud Mohamed et Mohamed Abdi Hassan « Afweyne » sont tous deux originaires de la région d'Harardheere, Farah Hirsi Kulan « Boyah » du PPN s'associant à eux à partir de 2005. En 2007, un conflit armé entre les deux milices interrompt cette collaboration, le groupe de Boyah retourne alors au Puntland. Une réconciliation intervenue début 2008 scelle la reprise de leurs activités communes principalement à partir du port d'attache d'Eyl<sup>43</sup>. En 2009, Eyl connaît toutefois un net déclin au profit des ports d'attache de Garacad, Harardhere, Hobyo et dans une moindre mesure Laasqoray<sup>44</sup>. Au sein du HHPN, les autres principaux chefs pirates sont Mohamed Abdi « Garfanje », Ahmed « Saneeg » (ou aussi Ali Saneeg Faruur), « Abshir Geesoweyne », Talil Hashi et Suhufi. Mohamed Abdi Hassan « Afweyne », laisse, quant à lui, la place à son fils Abdiqadir Mohamed Abdi, pour se consacrer au commerce local très lucratif du *qât*<sup>45</sup>.

<sup>38</sup> Nations Unies, 18/07/2011, *op.cit.*

<sup>39</sup> ICC-International Maritime Bureau, 22/06/2012, *op.cit.*

<sup>40</sup> Nations unies, 10/03/2010, *op.cit.* ; HUBERT Maud, 20/09/2010, *op. cit.*

<sup>41</sup> Nations unies, 13/07/2012, *op.cit.*

<sup>42</sup> Nations unies, 10/12/2008, *op.cit.*

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> Nations unies, 10/03/2010, *op.cit.*

<sup>45</sup> Nations unies, 18/07/2011, *op.cit.*

Fin 2010, les deux réseaux s'accordent sur une mise en commun de leurs forces et établissent une base à Garacad au Puntland (Nord de la province de Mudug). HHPN et PPN continuent de se montrer très actifs et bien organisés jusqu'en 2011, opérant à partir de leurs mouillages habituels, principalement Harardhere pour le premier, Garacad et un camp situé au Nord de Bandarbeyla pour le second. Ils s'appuient, en outre, sur la même équipe de négociateurs et de traducteurs pour conduire les négociations en leur nom. Toutefois, les activités du HHPN, contrairement à celles du PPN, connaissent un ralentissement au cours de l'année 2011<sup>46</sup>.

Fin janvier 2011, sous la pression des anciens et de l'administration du Puntland, le PPN abandonne sa base de Garacad. Les navires y mouillant sont presque tous transférés sur Ceel Dhaanaan, situé à l'intersection des districts de Jirriban et d'Hobyo. Les pirates en sont toutefois délogés un mois plus tard, à la suite d'une opération des forces de police de la région du Galmuduug à Hobyo. Après avoir négocié leur départ avec l'administration locale, les navires sont transférés vers un autre mouillage situé à Caduur, au Nord d'Hobyo. En avril 2011, des éléments appartenant aux deux réseaux fusionnent et s'installent à Ceel Dhaanaan, d'autres pirates du HHPN continuant à opérer depuis Caduur, ainsi que d'une base située au sud de Harardheere<sup>47</sup>.

En janvier 2013, les chefs pirates participent à une conférence de presse à Adado organisée par le « Président » de la région autonome du Himan-et-Heeb<sup>48</sup>, Mohamed Abdoullahi Mohamed Aden « Tiiceey ». Le 19 janvier, une délégation de chefs pirates d'Hobyo-Harardhere (composée notamment d'« Afweyne », son fils et « Gafanje ») se rend à Mogadiscio pour rencontrer des représentants du Gouvernement fédéral somalien afin de négocier un accord d'amnistie et d'immunité contre la libération immédiate des derniers otages. Ces négociations vont cependant échouer<sup>49</sup>.

Le renoncement de certains chefs pirates (« Afweyne » ou « Gafanje » pour les plus connus) à leurs activités coïncide avec l'essoufflement de la piraterie en tant qu'entreprise profitable. Pour pallier cette perte de revenus, les réseaux procèdent alors à une diversification de leurs intérêts financiers et se lancent dans de nouvelles activités, dans l'attente d'un assouplissement des mesures de sécurité ou d'un retrait des forces navales internationales<sup>50</sup>. La pratique des enlèvements sur terre n'est pas une conséquence de cette réorientation des activités des pirates. En effet, lorsqu'une augmentation des enlèvements, dont les auteurs sont des groupes de pirates du HHPN, est constatée en 2011, le taux de réussite des détournements de navires n'a pas encore décliné, la piraterie apparaissant toujours comme une entreprise très profitable<sup>51</sup>. Toutefois cette pratique des enlèvements sur terre ne va pas se banaliser, seuls de rares cas étant signalés par la suite<sup>52</sup>.

#### 4.1. Le Puntland : une plaque tournante de la piraterie

À la différence du centre du pays où l'essor des réseaux de piraterie s'explique par l'absence de structure étatique, au Puntland<sup>53</sup>, les pirates ont bénéficié d'une véritable protection de la part des autorités locales. Un certain nombre de hauts responsables de l'administration locale, dont le président Abdirahman Mohamed « Faroole »<sup>54</sup> et des

<sup>46</sup> Nations unies, 13/07/2012, *op.cit.*

<sup>47</sup> Nations unies, 18/07/2011, *op.cit.*

<sup>48</sup> Région autoproclamée « autonome » dont la capitale est la ville d'Adado (Cadaado), située dans le Nord de la province somalienne de Galguudud.

<sup>49</sup> Nations unies, 12/07/2013, *op.cit.*

<sup>50</sup> *Ibid.*

<sup>51</sup> Nations unies, 13/07/2012, *op.cit.*

<sup>52</sup> Nations unies, 12/07/2013, *op.cit.*

<sup>53</sup> Le Puntland s'est déclaré autonome en 1998, s'autoproclamant Etat fédéral au sein de la Somalie.

<sup>54</sup> En poste entre janvier 2009 et janvier 2014.

membres du gouvernement<sup>55</sup>, sont soupçonnés d'avoir perçu d'importantes sommes d'argent provenant des recettes de la piraterie<sup>56</sup>. Celle-ci s'inscrit plus largement dans un phénomène de criminalisation de cette région autonome, où fleurissent tous les trafics (armes, êtres humains). Le Puntland est également notoirement connu pour être un lieu d'écoulement de déchets toxiques et radioactifs<sup>57</sup>.

Les autorités locales ne font preuve d'une réelle fermeté dans la lutte contre la piraterie qu'à partir de 2010, même si les côtes du Puntland continuent d'abriter d'importants mouillages (Xabo, Bargaal, Eyl, Garacad, ainsi qu'un camp situé sur la côte entre Garacad et Eyl). Les pirates sont ensuite contraints de déplacer leur mouillage d'Eyl vers Garacad (Nord de la région de Mudug). En mai 2010, à la suite de fortes pressions internationales, le chef pirate Abshir Abdillahi « Boyah » est appréhendé lors d'une opération des forces de sécurité du Puntland près de Garoowe. Toutefois, en dépit de cette fermeté affichée, certains doutes vont subsister quant à la volonté réelle des autorités locales de combattre les réseaux de piraterie<sup>58</sup>.

En 2011, le Puntland fait ainsi toujours figure de principale base arrière des pirates somaliens. Début 2012, alors que le HHPN n'en détient plus que deux, le PPN retient huit navires, contre une dizaine l'année précédente à la même époque. Les activités des pirates ne semblent alors pas rencontrer de réelle opposition de la part des autorités locales en dépit de la création d'une force de police maritime du Puntland, financée par les Emirats Arabes Unis<sup>59</sup>.

En juillet 2012, alors que plusieurs centaines de jeunes pirates sont incarcérés dans les prisons puntlandaises (au moins 300, contre une soixantaine en 2009), les principaux chefs pirates<sup>60</sup> et négociateurs n'ont toujours pas été inquiétés. La condamnation d'Abshir Abdillahi « Boyah », à la tête d'une milice d'environ cinq cents hommes et responsable d'entre 25 à 60 détournements de bateaux, à une peine de cinq ans de prison illustre cette ambiguïté des autorités du Puntland, cette sentence apparaissant très légère au regard des lourdes peines prononcées contre de simples pirates. Les statistiques officielles présentées par les autorités locales concernant le nombre d'arrestations et de condamnations de pirates demeurent, en outre, sujettes à caution car difficilement vérifiables<sup>61</sup>.

En 2013, la force maritime du Puntland se montre de plus en plus active. L'augmentation des capacités opérationnelles des autorités du Puntland en matière de lutte contre la piraterie pousse le PPN, en mars 2013, à libérer contre rançon les deux derniers navires qu'il détenait encore<sup>62</sup>.

## 4.2. Liens entre pirates et miliciens islamistes d'*Al-Chabab*

En 2008, *Al-Chabab* affichait sa volonté de combattre la piraterie en attaquant des camps de pirates, comme celui de Bandarbeyla au Puntland<sup>63</sup>. Toutefois, malgré leur hostilité doctrinale envers la piraterie, les miliciens islamistes semblent s'être accommodés de la présence des pirates, même si ces derniers ne disposent pas de mouillages dans les régions sous contrôle d'*Al-Chabab* (Harardheere, El Ma'an, Baraawe, Merka, Kismayo et l'île Komaya). Les relations entre pirates et *Al-Chabab* reposent avant tout sur des

<sup>55</sup> Notamment les généraux Abdullahi Ahmed Jama « Ilkajir » (ministre de l'Intérieur) et Abdillahi Sa'iid Samatar (ministre de la Sécurité intérieure).

<sup>56</sup> Nations unies, 10/03/2010, *op.cit.*

<sup>57</sup> CARNIMEO Nicolo et GUGLIELMO Matteo, *op.cit.*

<sup>58</sup> Nations unies, 18/07/2011, *op.cit.*

<sup>59</sup> Nations unies, 13/07/2012, *op.cit.*

<sup>60</sup> Mohamed Abdi Garaad, Abdullahi Farah Hassan « Abi Yare », Loyan Siciid Barte « Loyan Abdi Artan » ou « Abdiwal Siciid », Ciise Yulux et Mohamed Warsame « Haaji ».

<sup>61</sup> Nations unies, 13/07/2012, *op.cit.*

<sup>62</sup> Nations unies, 12/07/2013, *op.cit.*

<sup>63</sup> CARNIMEO Nicolo et GUGLIELMO Matteo, *op.cit.*



arrangements locaux fondés sur une communauté d'appartenance clanique. À titre d'exemple, dans les zones d'Hobyo et d'Harardheere, le chef local d'*Al-Chabab*, le cheikh Hassan Afrah, est issu du sous-clan Habar Gidir Saleebaan, tout comme les membres du groupe de pirates le plus puissant au sein du HHPN. Le cheikh Hassan Afrah a ainsi négocié avec les pirates une part des rançons versées, veillant, en contrepartie, au maintien de relations non-confliktuelles entre pirates et miliciens<sup>64</sup>.

---

<sup>64</sup> Nations unies, 18/07/2011, *op.cit.*

## Bibliographie

**Site web : Dernière consultation en date du 21/07/2014**

### Rapports

- World Bank/United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC)/Interpol, *Pirate Trails - Tracking the Illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa*, 2013.  
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/16196/81232.pdf?sequence=1>

- The World Bank, *The pirates of Somalia: Ending the threat, rebuilding a nation*, Regional Vice-Presidency for Africa, 2013.  
<http://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/pirates-of-somalia-main-report-web.pdf>

### ICC-International Maritime Bureau

- *The Human cost of Somali piracy 2011*, 22/06/2012.  
<http://www.icc-ccs.org/news/745-human-cost-of-somali-piracy-updated-report-released>

- *Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January – 31 December 2013*, 01/2014.  
<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (lien permettant de commander en ligne gratuitement ce rapport)

- *Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January – 31 March 2014*, 04/2014.  
<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (lien permettant de commander en ligne gratuitement ce rapport)

### Conseil de Sécurité des Nations unies

*Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie, établi en application de la résolution 1811 (2008)*, (S/2008/769), 10/12/2008.  
[http://www.un.org/french/documents/view\\_doc.asp?symbol=S/2008/769](http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/2008/769)

- *Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie, établi en application de la résolution 1853 (2008)*, (S/2010/91), 10/03/2010.  
[http://www.un.org/french/documents/view\\_doc.asp?symbol=S/2010/91](http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/2010/91)

- *Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie, établi en application de la résolution 1916 (2010)*, (S/2011/433), 18/07/2011.  
[http://www.un.org/french/documents/view\\_doc.asp?symbol=S/2011/433](http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/2011/433)

- *Rapport du Secrétaire général sur les juridictions spécialisées dans la lutte contre la piraterie en somalie et dans d'autres Etats de la région* (S/2012/50), 20/01/2012.  
[http://www.un.org/fr/documents/view\\_doc.asp?symbol=S/2012/50](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/2012/50)

- *Rapport sur la Somalie du Groupe de contrôle pour la Somalie et l'Erythrée présenté conformément à la résolution 2002 (2011) du Conseil de Sécurité* (S/2012/545), 13/07/2012.  
[http://www.un.org/french/documents/view\\_doc.asp?symbol=S/2012/545](http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/2012/545)

- *Rapport sur la Somalie du Groupe de contrôle pour la Somalie et l'Erythrée présenté conformément à la résolution 2060 (2012) du Conseil de Sécurité* (S/2013/413), 12/07/2013.  
[http://www.un.org/french/documents/view\\_doc.asp?symbol=S/2013/413](http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/2013/413)

- *Rapport du Secrétaire général sur la situation concernant la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes (S/2013/623)*, 21/10/2013.

[http://www.un.org/fr/documents/view\\_doc.asp?symbol=S/2013/623](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/2013/623)

### Articles scientifiques

- AMIRELL EKLÖF Stefan et NDZESOP Ibrahim, « « La piraterie maritime en Afrique contemporaine » Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigéria et en Somalie », *Politique africaine*, 2009/4 N°116, p. 97-119.

[http://www.cairn.info/resume.php?ID\\_ARTICLE=POLAF\\_116\\_0097](http://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=POLAF_116_0097)

- CARNIMEO Nicolo et GUGLIELMO Matteo, « Qui sont les pirates somaliens ? », *Outre-Terre*, 2010/2 n°25-26, p.413-425.

<http://www.cairn.info/revue-outre-terre-2010-2-page-413.htm>

- HUBERT Maud, « La piraterie maritime dans le golfe d'Aden », Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la sécurité (GRIP), 20/09/2010.

[http://archive.grip.org/fr/siteweb/images/NOTES\\_ANALYSE/2010/NA\\_2010-09-20\\_FR\\_M-HUBERT.pdf](http://archive.grip.org/fr/siteweb/images/NOTES_ANALYSE/2010/NA_2010-09-20_FR_M-HUBERT.pdf)