



CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

**« LA GESTION DES RISQUES MARITIMES : LES RISQUES
EXCEPTIONNELS »**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit Maritime

Par

Cassie CORVASCE

Sous la direction de :

M. le Professeur Cyril BLOCH et Maître Christophe THELCIDE

Année universitaire 2017-2018



CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

**« LA GESTION DES RISQUES MARITIMES : LES RISQUES
EXCEPTIONNELS »**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit Maritime

Par

Cassie CORVASCE

Sous la direction de :

M. le Professeur Cyril BLOCH et Maître Christophe THELCIDE

Année universitaire 2017-2018

REMERCIEMENTS

Je remercie Monsieur Cyril BLOCH, pour m'avoir fait confiance en m'acceptant dans son Master,

Je remercie Monsieur Christophe THELCIDE pour son dévouement, sa passion, ses précieux conseils et sa disponibilité,

Je remercie également mes parents pour leur soutien et leurs encouragements.

SOMMAIRE

PARTIE 1 : LA DETERMINATION DES RISQUES EXCEPTIONNELS : LA PREEMINENCE DU RISQUE DE GUERRE 18

TITRE 1 : LA GUERRE, UN RISQUE EXCEPTIONNEL MULTIFORME ET DOMINANT 20

Chapitre 1 : La guerre, la forme de violence la plus ancienne20

Chapitre 2 : Le terrorisme, une nouvelle forme de guerre31

TITRE 2 : LA GUERRE, UN RISQUE EXCEPTIONNEL NON EXCLUSIF 42

Chapitre 1 : La piraterie, un risque maritime plurimillénaire43

Chapitre 2 : Les mouvements populaires, une façon de s'exprimer53

PARTIE 2 : LA GESTION DES RISQUES EXCEPTIONNELS : LA PREEMINENCE DES GARANTIES ASSURANTIELLES 62

TITRE 1 : LA GESTION DES RISQUES EXCEPTIONNELS DANS LE CADRE ASSURANTIEL 62

Chapitre 1 : La gestions des risques exceptionnels et leur appréhension classique par la technique assurantielle.....62

Chapitre 2 : La gestions des risques exceptionnels et leur appréhension nouvelle par la technique assurantielle.....72

TITRE 2 : LA GESTION DES RISQUES EXCEPTIONNELS EN DEHORS DU CADRE ASSURANTIEL 79

Chapitre 1 : La gestions des risques de guerre et les stipulations contractuelles79

Chapitre 2 : La gestions des risques exceptionnels et les actions matérielles et immatérielles.....86

ABRÉVIATIONS ET SIGLES UTILISÉS

Par ordre alphabétique

AIS : Automatic Identification System

Al. : Alinéa

ANSSI : Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information

ASEAN : Association des Nations de l'Asie du Sud-Est

BIMCO: Baltic and International Maritime Conference

BL: Bill of Lading

BMI: Bureau Maritime International

BMP : Best Management Practices

BTL : Bulletin des Transports et de la Logistique

CA : Cour d'Appel

Cass : Cassation

CCI : Chambre de Commerce Internationale

CCR : Caisse Centrale de Réassurance

CE : Conseil d'État

CESAM : Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et transports de France

Ch. : Chambre

CEDH : Convention Européenne des Droits de l'Homme

CESDHLF : Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales

Civ. : Civile

CNUDM : Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

Com. : Commerciale

Cons. : Conseil

Const. : Constitutionnel

CPC : Code de Procédure Civile

CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage

DDHC : Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen

Déf. : Définition

DUDH : Déclaration Universelle des Droits de l'Homme

FAP sauf : Franc d'avaries particulières sauf

FFA : Fédération Française de l'Assurance

FGTI : Fond de Garantie des victimes des actes de Terrorisme et d'autres Infractions

FGVAT : Fonds de Garantie des Victimes des Actes de Terrorisme

FIRV : Frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture du voyage

GAREAT : Gestion de l'Assurance et de la Réassurance des risques Attentats et actes de Terrorisme

GAREX : Groupement d'Assurance de Risques Exceptionnels

GIE : Groupement d'Intérêt Économique

HCFDC : Haut Comité Français pour la Défense Civile

ISPS: International Ship and Port Facility Security

OIT : Organisation Internationale du Travail

OMI : Organisation Maritime Internationale

ONU : Organisation des Nations Unies

OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

PAM : Programme Alimentaire Mondial

PSDC : Politique de Sécurité et de Défense Commune

PV : Procès-Verbal

P&I Club : Assurance Protection et Indemnité

Rev. : Revue

RG : Risque de Guerre

SOLAS: Safety Of Life At Sea

SSAS: Ship Security Alert System

TGI: Tribunal de Grande Instance

Trad.: Traduction

UE: Union Européenne

UKMTO: United Kingdom Marine Trade Operation

UMS: Universal Measurement System

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea

VHF : Very High Frequency

INTRODUCTION

« *La mer est un espace de rigueur et de liberté* »¹

La mer est un espace de rigueur et de liberté qui constitue le premier mode de transport de marchandises dans le monde. Cependant il peut arriver que cette liberté soit bafouée par des événements d'une importance plus ou moins grande. Ces risques peuvent entraîner un impact sur l'économie mondiale. Il peut s'agir de deux sortes de risque : les risques ordinaires et les risques exceptionnels.

Les risques exceptionnels incluent les risques de guerre et les risques assimilés à la guerre. De manière générale, il s'agit de situations d'exception, qui se caractérisent par une extrême violence et peuvent causer d'énormes dommages tant sur le plan économique, que sur les plans humain, financier ou encore matériel. Ils sont bien plus importants que les risques ordinaires qui restent plus aisés à appréhender et à maîtriser. Nous consacrerons donc tout notre développement sur ces risques d'exception en raison de leur importance et des lourdes conséquences qu'ils peuvent entraîner.

1.- Présentation générale. – Le transport de marchandises ou de fret est une activité économique qui peut s'effectuer de différentes manières : par voie maritime, terrestre ou encore aérienne. Le transport maritime de marchandises est un élément central, majeur, de l'économie mondiale. Il représente 80% de l'activité, c'est donc le mode de transport le plus important. Il n'a qu'une seule finalité : l'argent. Cependant il arrive assez souvent au cours du voyage, que la marchandise se retrouve confrontée à plusieurs risques qui peuvent être plus ou moins prévisibles.

Pour se prémunir contre ces risques le chargeur et /ou l'armateur a l'obligation légale d'assurer ses marchandises. Généralement « *l'assurance est un contrat selon lequel une partie, l'assureur, accepte en contrepartie du paiement d'une prime, de rembourser une autre partie, l'assuré, pour des pertes ou dommage subis à la marchandise* ». Le chargeur peut soit souscrire une police d'assurance auprès d'une compagnie, soit son transporteur mettra à disposition sa propre police d'assurance, pour les marchandises qui lui sont confiées.

L'importance des risques associés à l'activité en mer, fait de l'assurance maritime l'instrument incontournable de toute opération du transport maritime. Aujourd'hui il est indispensable de se prémunir d'un minimum de garanties moyennant la souscription d'un contrat d'assurance. Pour mieux comprendre ce « garde-fou » il faut remonter un peu en arrière.

2.- Historique de l'Assurance Maritime. – Dès l'Antiquité, les peuples incités par les périls de la mer, ont recherché une assistance mutuelle. Le « *prêt à la Grosse* », qui est une ancienne institution qui ressemblait fortement à l'opération d'assurance d'aujourd'hui. « *L'expédition maritime était financée par un prêt accordé avec un taux d'intérêt élevé, le prêteur n'étant remboursé qu'à la condition que le navire arrive*

¹ Citation de Victor-Hugo

à bon port »². Cependant en 1236 une décrétale interdit le recours au « prêt à la Grosse ». Cette interdiction, conduisit les acteurs du commerce maritime à prévoir des contrats s'analysant davantage comme des contrats d'assurance « *aux termes desquels la personne qui se chargeait des risques de transport déclarait avoir acheté les marchandises et s'engageait à leur paiement en cas de sinistre ; si le voyage se déroulait sans incident, la vente était annulée et le prétendu vendeur versait au prétendu acheteur une prime* »³.

A partir du XIV^{ème} siècle est née l'assurance moderne. La plus ancienne police d'assurance maritime date du 22 avril 1329. Au XVII^{ème} siècle, « *l'Ordonnance sur la marine* » de Colbert, rédigée en 1681, posa les grands principes du droit maritime et de l'assurance maritime que l'on connaît aujourd'hui. Cette Ordonnance va être la source d'inspiration de nombreux pays d'Europe. En 1906, le « *Marine Insurance Act* », va avoir une influence importante sur l'assurance maritime mondiale. Il faudra attendre le XIX^{ème} siècle, pour que l'assurance maritime s'étende aux autres formes de transports : fluviaux, terrestres, et ferroviaires, puis au XX^{ème} siècle, aux transports aériens.

Aujourd'hui, l'assurance maritime est devenue l'élément indispensable au développement du commerce international, et ce en raison des valeurs importantes que représente la cargaison et le navire et du fait de l'ampleur des responsabilités encourues par les opérateurs du transport maritime. L'assurance maritime garantit « *les risques maritimes* », non seulement tous les risques nés de la navigation maritime mais aussi tous les risques sans rapport avec la navigation mais qui sont propres à toute opération maritime. Mais quels sont ces risques maritimes ?

3.- Caractérisation du risque. – Dans un contrat d'assurance, le risque garanti l'élément fondamental du contrat. Il détermine la nature et l'étendue de la protection au moment où l'assuré souscrit un contrat d'assurance. Le risque est une articulation entre deux facteurs : un dommage causé à la marchandise ou à la personne, par un événement déterminé, qui est le fait générateur du dommage.

Quelles sont les dépenses engagées à la suite d'un événement ? Il peut y avoir les frais exposés en vue de conserver la marchandise, les honoraires du commissaire d'avaries ou de l'expert maritime, les frais liés à l'interruption ou à la rupture du voyage pour le déchargement, le transbordement, le magasinage et l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination, ou encore les frais d'assurance, comme le remorquage par exemple.

4.- Définition du risque en général. – En droit des assurances, le mot risque a plusieurs acceptions : « *il désigne l'objet de la garantie, le préjudice garanti et l'événement générateur de ce préjudice. C'est aussi le danger auquel l'objet de la garantie est exposé et dont l'assureur couvre les conséquences dommageables* »⁴. En règle générale, le risque c'est la combinaison d'un aléa et d'une vulnérabilité. L'aléa

² Lexis-Nexis, JurisClasseur Transport, Fasc. 990 : *Présentation police d'assurance maritime. Objet et étendue de la garantie*, 17 juin 2014, F. TURGNE

³ Idem

⁴ Lexis-Nexis, JurisClasseur Transport, Fasc. 989 : *Assurances maritimes et transports*, 18 décembre 2013, F. TURGNE

peut se présenter de différentes manières. Cela peut être une avarie, une explosion, un incendie, des mauvaises conditions météorologiques, un abordage, ou encore des situations exceptionnelles comme la guerre ou le terrorisme. La vulnérabilité ici, vise la vulnérabilité du navire. Cela peut être l'expérience de l'équipage, l'équipement du navire, l'âge et l'entretien du navire, le type de cargaison etc. Nous pouvons ranger les risques maritimes dans deux catégories différentes, il y a les risques ordinaires ou courants et les risques exceptionnels.

5.- Les risques ordinaires. – Nous les étudierons plus en détail dans la seconde partie⁵ de notre développement. Mais de manière générale il s'agit des risques les plus courants auxquels la marchandise peut se retrouver confrontée.

La manutention, le stockage, l'arrimage représente la majorité des risques ordinaires enregistrés par les assureurs dans le monde, à l'occasion des opérations de chargement et de déchargement. Cela provient essentiellement des erreurs humaines telles que le mauvais arrimage par un manutentionnaire, ou encore le fait de ne pas avoir vérifié la bonne température du conteneur reefer.

Puis, il peut s'agir d'événements majeurs comme l'incendie ou l'explosion. L'origine d'un incendie ou d'une explosion peut résulter d'une marchandise stockée dans le navire. L'un des incendies les plus célèbres était celui du Liberty-Ship Grandcamp à Texas City en avril 1947 aux États-Unis qui transportait une cargaison d'engrais chimiques.

Les autres événements majeurs ou caractérisés sont : l'abordage, l'échouement du navire ou encore le naufrage. Ces événements mettent en péril le navire et sa cargaison. Cela peut provenir également de dommages causés par l'humidité. Il s'agit de tous les dommages provenant de la mouille par eau de mer. Les marchandises peuvent se retrouver en contact direct avec l'eau de mer pendant le transport, suite à une mer agitée, à la tempête ou encore un ouragan.

On peut également citer le vol de tout ou d'une partie de la marchandise, le détournement ou encore la fraude qui est un acte de malhonnêteté dans le but de nuire à autrui. Pour la CCI, la fraude peut se présenter de différentes manières, cela peut être une fraude sur des documents, une fraude sur le connaissement, ou encore des détournements de cargaisons.

Les avaries communes font également partie des risques ordinaires. En droit maritime, « *l'avarie commune est une procédure de répartition des frais et dommages entraînés par des mesures de sauvetage décidées dans l'intérêt commun d'un navire et des marchandises qu'il transporte* »⁶. En parallèle de ces risques ordinaires, il y a une

⁵ Partie 2 : La gestion des risques exceptionnels : La prééminence des garanties assurantielles - Titre 1: La gestion des risques exceptionnels dans le cadre assurantiel - Chapitre 1 : La gestion des risques exceptionnels et leur appréhension classique par la technique assurantielle - Section 1 : La gestion des risques exceptionnels dans l'assurance transport - I) L'articulation entre les risques ordinaires et les risques de guerre

⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Avarie_commune

autre typologie de risque, ce sont ceux qui vont nous intéresser. Il s'agit des risques exceptionnels : les risques de guerre et les risques assimilés.

6.- Historique des risques exceptionnels. – Historiquement, les risques de guerre faisaient partie des risques ordinaires de la navigation, ils étaient donc liés au transport maritime. Ils étaient identiques aux risques de mer, on ne faisait aucune distinction entre ces deux risques. Avant la loi de 1967⁷, le risque de guerre était assimilé par la législation des assurances à un risque ordinaire, dont devaient répondre les assureurs. C'est-à-dire que le risque de guerre était comparable à un incendie ou une explosion par exemple.

A partir de la première guerre mondiale naîtra un nouveau système, où seul le risque « *extraordinaire* » pourra être couvert. Les assureurs ne pourront plus garantir seuls ce risque, ils devront faire appel à l'État. Au début, l'assurance des risques de guerre par l'état n'était pas obligatoire, mais elle va le devenir en 1917 pour permettre à l'économie du pays de bien fonctionner. Le même principe continuera de s'appliquer pendant la deuxième guerre mondiale. Progressivement, les compagnies d'assurance commenceront à retrouver leur liberté de souscription, après la guerre.

1946, marque la création de la CCR ; les risques de guerre sont désormais pris en charge par la CCR avec la garantie de l'État, « *La caisse centrale de réassurance, agissant avec la garantie de l'État, est habilitée à pratiquer les opérations d'assurance ou de réassurance des risques résultant de faits à caractère exceptionnel, tels qu'états de guerre étrangère ou civile, atteintes à l'ordre public, troubles populaires, conflits du travail, lorsque ces risques naissent de l'utilisation de moyens de transport de toute nature, ou se rapportent à des biens en cours de transport ou stockés* »⁸.

Aujourd'hui, le risque prend la forme d'un nouveau visage. Auparavant le risque de guerre signifiait une guerre entre deux États. Cependant, ce risque de guerre n'existe quasiment plus. Les guerres du XXI^{ème} siècle prennent le visage du terrorisme. Le monde des assurances voit donc apparaître un nouveau concept celui du risque terroriste. Ce risque semble remplacer la notion de risque de guerre qui ne permettait pas d'être indemnisé à la différence du risque terroriste qui ouvre à l'indemnisation. Comment définir précisément ce nouveau risque ? Comment se caractérise-t-il ?

7.- Définition de risque exceptionnel. – Les risques non ordinaires ou exceptionnels sont légalement exclus de la garantie de l'assureur. Ils incluent les risques de guerres et assimilés. Qu'est-ce que le risque de guerre ? Le risque de guerre est la probabilité de perte ou de détérioration de la cargaison, des navires et / ou des passagers de la guerre. Plus précisément, les risques de guerre comprennent les torpilles abandonnées, les mines flottantes et les événements tels que la rébellion armée, la révolution, les hostilités et les troubles civils. Les risques de guerre sont généralement exclus des polices d'assurance standard et doivent être spécifiquement ajoutés à des primes supplémentaires via une police distincte.

⁷ Loi n°67-522 du 3 juillet 1967

⁸ Article L. 431-4 du code des assurances

Le Code des assurances dans son livre 1^{er} du titre VII, définit Ces risques exceptionnels. Cet article dispose que : « *Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés et résultant : De guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre; De piraterie; De capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques; D'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme; Des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de radioactivité, ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules* »⁹.

Le législateur a limité la garantie de l'assureur en excluant les risques exceptionnels qui sont d'une très grande violence, car ils peuvent paralyser l'activité de l'assuré. La liste des exclusions est limitée. Elle porte sur « *la guerre, le terrorisme, la piraterie, la capture, les émeutes, grèves et lock-out, les actes de sabotage ou encore les risques technologiques* ». Depuis le 1^{er} juillet 1993, les assureurs sont libres de garantir ce risque ou de l'exclure. Au 1^{er} octobre 2008, certains risques exceptionnels, ont pu être couverts par des conventions spéciales et une clause additionnelle de « *Garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage* » ou « *Waterborne* ».

La guerre a toujours existé et ce depuis des siècles. Mais avec la montée fulgurante du terrorisme depuis ces dernières années, il était plus que nécessaire de renforcer ce domaine de l'assurance. Tous ces risques exceptionnels, qui se caractérisent par des situations d'exceptions, représentent un danger pour flotte mondiale et donc pour l'économie. Ces risques de guerre et risques assimilés sont bien plus dangereux que les risques courants, qui sont beaucoup moins violents et plus faciles à appréhender durant le transport maritime. Mais quels sont exactement tous ces risques exceptionnels ?

8.- Quelques exemples de différents risques exceptionnels. – La guerre est un phénomène vieux comme le monde, qui menace l'économie depuis des siècles. Selon Carl Von Clausewitz, « *la guerre est la continuité de la politique par d'autres moyens* ». Nous pouvons citer l'exemple incontournable du blocus Allemand durant la première guerre mondiale (1914 - 1918). Il s'agit d'un blocus naval mené par la Royal Navy Britannique. L'objectif était de stopper le ravitaillement maritime de l'Allemagne. Ce blocus, représente le symbole de la victoire finale des alliés. Il continuera après la signature de l'armistice le 11 novembre 1918, dans le but de pousser l'Allemagne à signer le Traité de Versailles en juin 1919.

Parallèlement aux guerres mondiales interétatiques, nous pouvons également assister à des « *guerres civiles, qui sont des conflits violents qui opposent entre eux des concitoyens, alors que les soldats des guerres interétatiques sont des étrangers les uns pour les autres* »¹⁰. Nous pouvons citer la bataille d'Actium le 2 septembre de l'an 31 av. J-C. « *Pendant la dernière Guerre civile de la République Romaine, qui suivit l'assassinat de Jules César, une grande bataille navale se déroula près d'Actium, sur la côte occidentale de la Grèce, dans le golfe Ambracique, au sud de l'île de Corfou.*

⁹ Article L.172-16 du Code des assurances

¹⁰ J.P. DERRIENNIC, *Les guerres civiles*, Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P), 2001

Elle mit aux prises les forces d'Octave et celles de Marc Antoine et Cléopâtre »¹¹. Octave sortira vainqueur de cette bataille qui marquera la fin de la guerre civile. La bataille d'Actium est considérée par les historiens comme l'une des plus importantes batailles navales de l'histoire, en raison de son ampleur et de ses conséquences.

A côté de ces guerres civiles, il y a également des guérillas, ce qui signifie « *petite guerre* ». « *Le terme « guérilla » est employé pour désigner des combats réalisés par de petits groupes menant une guerre de harcèlement de coups de main, d'embuscades et de sabotages contre une armée régulière »¹². Elle a pour but de renverser une autorité, par des conflits d'une durée assez importante, mais en utilisant une confrontation peu agitée. La guérilla est menée par des groupes de partisans, elle concerne des combats plutôt politiques. Nous pouvons prendre l'exemple de la révolution cubaine de 1953, menée par Fidel Castro, qui a conduit au renversement du régime de Fulgencio Batista, pour aboutir à la République Cubaine actuelle. Mais alors guérilla, terrorisme quelle est la différence ? « *Bien que ces deux concepts soient distincts il n'est pas rare qu'ils soient associés afin de donner plus d'impact politique à une insurrection armée. La guérilla prend pour cible les militaires, paramilitaires gouvernementaux, forces de police et de gendarmerie »¹³.**

Le terrorisme vise les forces de l'ordre mais aussi les civils, c'est là toute la différence. Il devient désormais le premier problème de sécurité au XXI^{ème} siècle. On ne compte même plus le nombre d'attaques recensées en France entre 2012 et 2017. Parmi les attaques terroristes, celles qui ont le plus marqué cette période que ce soit par leur violence, leur nombre de victimes, leurs moyens stratégiques et les modes d'attaques utilisés, on peut citer l'attaque de Mohammed Merah qui tue 7 personnes en 2012 à Toulouse, l'effroyable attaque du journal Charlie Hebdo et de l'Hyper cacher en 2015 à Paris. L'attaque terroriste la plus meurtrière connue sur le sol Français en 2015 était composée d'une série de sept attaques commises par sept terroristes à Paris et à Saint-Denis. L'emblématique attaque du 14 juillet à Nice, où le soir de la Fête Nationale, un camion-bélier fonce sur la foule venue regarder le feu d'artifice sur la promenade des Anglais. L'attaque la plus récente date de 2017, où un homme tue deux femmes à coup de couteau à la gare St Charles à Marseille. Les cibles des terroristes ne sont pas que sur la terre, elles sont aussi dans les airs, avec les avions qui sont utilisés comme moyen d'attaque. On ne cite même plus les célèbres attentats du 11 septembre 2001, où dix-neuf terroristes détournent quatre avions de ligne. Deux avions seront projetés sur les tours jumelles du World Trade Center à Manhattan (New York) et un troisième sur le Pentagone, siège du département de la Défense, à Washington. Suite à ces attaques, un important renforcement des règles de sécurité sera mis en place à l'intérieur des aéroports. Les cibles des terroristes peuvent également se situer en mer. On se rappelle le détournement du navire l'Achille Lauro en 1985, qui a donné naissance à la Convention de Rome de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

A côté de ce nouveau phénomène de guerre, il y a le risque maritime plurimillénaire qui est la piraterie. C'est encore une forme différente de banditisme qui est pratiquée

¹¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Bataille_d%27Actium#cite_note-1

¹² <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Guerilla.htm>

¹³ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Gu%C3%A9rilla>

uniquement sur la mer par des marins qui se prénomment « pirates ». Nous pouvons prendre l'exemple de la « prise d'otages du Maersk Alabama qui est une série d'actes de piraterie qui a mené au détournement du porte-conteneurs MV Maersk Alabama et à la prise d'otages de son équipage par des pirates somaliens au large d'Eyl, afin d'obtenir une rançon. Cet événement, qui est le premier détournement d'un navire immatriculé sous pavillon américain par des pirates depuis le début du XIXème siècle, a pris fin après une opération de sauvetage par la marine américaine, et plus précisément de la SEAL Team 6, le 12 avril 2009 »¹⁴.

Pour finir avec ces quelques exemples de risques exceptionnels on peut citer tous les mouvements populaires, à savoir, les manifestations, les grèves, les émeutes, et le lock-out, que nous étudierons plus en détail dans notre première partie. Il existe par ailleurs des assurances qui sont spécialisées dans ces situations d'exception, comme le GAREX.

9.- Le GAREX. – Fondé en 1980, il est spécialisé dans la souscription des risques de guerre maritime et assimilés. Le GAREX est aujourd'hui un des leaders reconnus du marché Risques de Guerre maritime. Il travaille avec les courtiers internationaux mais aussi les courtiers locaux spécialisés. « Disposant de souscripteurs multilingues, il peut émettre des polices Risques de Guerre basées sur les clauses du marché de Londres, sur les imprimés français mais aussi sur la plupart des clauses marché existantes permettant une adaptation parfaite entre les polices Risques Ordinaires et les polices Risques de Guerre »¹⁵.

Étant le seul à être spécialisé sur le marché des Risques de Guerre, cela lui permet d'avoir des délais de réponse plus courts, d'être très réactif aux événements, et de faire preuve d'une grande flexibilité dans tous les domaines (taux, clauses garanties, etc.). « En assurance directe, l'essentiel du portefeuille provient d'Asie et d'Europe. En réassurance, le Garex participe à tous les pools nationaux (Hellenic War pool, Den Norske Forsikring, Japanese War pool, AWRIS) ainsi qu'au Combined Group of War Risks Associations »¹⁶.

10.- Les dimensions de la guerre. – La guerre doit être envisagée au regard de ses multiples dimensions. Tout d'abord par la dimension militaire ; La guerre fait appel à des soldats, parfois professionnels, parfois « citoyens en uniforme ». Elle se distingue du temps diplomatique par des actes, qui vont de la déclaration de guerre à l'armistice, c'est un temps à part.

Concernant sa dimension politique, il s'agit d'un moyen militaire mobilisé à des fins qui relèvent de l'action politique, comme par exemple l'imposition d'une idéologie. En ce sens, elle est, selon la formule de Karl Von Clausewitz, la « continuation de la politique par d'autres moyens ».

Concernant sa dimension économique, la guerre est généralement considérée comme un élément perturbateur de l'économie. D'une manière générale, le budget subit des

¹⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/Prise_d%27otage_du_Maersk_Alabama

¹⁵ Garex : <https://www.garex.fr/index.php?page=activite>

¹⁶ *Idem*

modifications importantes, liées à l'impact économique de la guerre. En effet, en temps de guerre, le gouvernement doit fournir un effort financier qui se traduira par une augmentation de la dépense militaire, au détriment de la dépense civile, on parle « *l'effort de guerre* ». La guerre peut également représenter l'une des conséquences de la crise. Il existe aussi une économie de guerre qui peut stimuler la croissance. De même, la puissance économique d'un État est souvent liée à sa puissance militaire, comme ce fut le cas pour les États-Unis.

Concernant sa dimension culturelle elle a fait l'objet de plusieurs représentations picturales, plastiques ou cinématographiques. Nous pouvons citer la célèbre œuvre de Pablo Picasso « *Guernica* », le film Américain « *Apocalypse Now* » réalisé par Francis Ford Coppola sorti en 1979, en passant par les bustes de stratèges romains. La guerre a aussi influé sur les pratiques sociales et culturelles, à tel point que certains historiens, comme Stéphane Audoin-Rouzeau, ont inventé l'expression de « *culture de guerre* » pour concevoir l'interaction entre la guerre et la société française au moment de la Première Guerre Mondiale.

Concernant la dimension juridique la guerre a contribué au droit international, qu'on oppose traditionnellement au droit interne des États. Elle est par conséquent un excellent prisme à travers lequel on peut saisir l'évolution des sociétés.

11.- Les conséquences politique et économique du terrorisme. – « *le djihadisme ou jihadisme est une idéologie politique et religieuse islamiste qui prône l'utilisation de la violence afin d'instaurer un État islamique ou de rétablir un califat. Si le mot est dérivé du terme « djihad », cela ne signifie pas pour autant que le djihad, un élément important de l'islam, renvoie nécessairement à la violence. En revanche, le djihadisme, lui, est clairement violent, d'où l'utilisation fréquente de l'expression « terrorisme jihadiste ». Le mot lui-même est un néologisme apparu au tournant du XXIème siècle, a pris son essor après les attentats du 11 Septembre, pour désigner certains types de terrorisme islamiste* »¹⁷. Dans les années 1980, est né le djihadisme moderne au cours de la guerre d'Afghanistan. Dans ce contexte émerge la figure d'Abdallah Azzam, qui est considéré comme le père fondateur du djihadisme. Dans les années 1980 et 1990 apparaît le salafisme djihadiste, qui a ses racines chez des penseurs musulmans radicaux. « *Au début du XXIème siècle, des organisations terroristes islamistes comme Al-Qaïda, l'État islamique ou Boko Haram, se réclament du salafisme djihadiste. La définition du djihadisme varie cependant selon les spécialistes, ce terme renvoyant pour certains uniquement au salafisme djihadiste, tandis que d'autres l'appliquent à des mouvements non salafistes, notamment chiïtes* »¹⁸. Oussama ben Laden était un djihadiste apatride, chef du réseau terroriste Al-Qaïda, qui a organisé les attentats du 11 septembre 2001 commis aux États-Unis.

La France aura été marquée par de terribles attentats, ce qui a entraîné des conséquences économiques considérables. D'importants drames humains ont eu aussi des conséquences économiques, essentiellement sur le secteur touristique. « *Un chiffre résume bien l'ampleur de ces conséquences : 2,6 millions de touristes en moins entre*

¹⁷ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Djihadisme>

¹⁸ *Idem*

novembre 2015 et octobre 2016, rien qu'à Paris et dans sa région. La France reste malgré cela la première destination touristique au monde. Mais pour certains hôteliers et restaurateurs, surtout les petites entreprises, la situation est très compliquée. L'Ile-de-France et la Côte d'Azur ont été particulièrement touchées. Les Asiatiques sont ceux qui ont le plus déserté l'Hexagone. Pour faire face, les professionnels ont dû prendre plusieurs mesures – prix cassés, réduction de personnels... »¹⁹.

12.- Les dimensions politique et économique de la piraterie. – Concernant la dimension politique de la piraterie, « elle a sa place dans une scène internationale post-guerre froide en proie à une « anarchie en marche », voire lexicale dans la communauté des internationalistes tiraillés entre « menaces asymétriques », « sécurité non traditionnelle », « nouveaux paradigmes de la violence », etc. D'autre part, cette montée en puissance de la question pirate se justifie et s'explique par le poids croissant de la mer dans les enjeux mondiaux »²⁰. Elle prend de plus en plus d'ampleur dans le Golfe de Guinée, en raison de deux facteurs qui expliquent cette émergence. D'un côté nous avons l'abondance des ressources naturelles disponibles (pétrole, gaz, etc.) et de l'autre nous avons la pauvreté extrême des populations.

Concernant l'économie de la piraterie moderne, leurs attaques ne sont pas faites de manière irréfléchie. Les pirates se positionnent dans des endroits stratégiques qui possèdent des ressources importantes. Ils ont des objectifs bien précis. La carte montre l'ensemble des différentes menaces de pirates recensées dans le monde par le BMI en 2016, mais également les zones géographiques dans lesquelles ils se trouvent (Voir Annexe 1). Les menaces pirates sont regroupées dans trois zones bien définies à savoir : le Nord de l'Amérique Latine, le Continent africain et en Indonésie. Au total, ce sont plus de 121 actes de piraterie qui ont été recensés par le BMI de janvier à octobre 2017. Les attaques à bord et les prises d'otages, sont les actions les plus courantes des pirates. Le nombre d'attaque en 2017 a baissé par rapport à 2016, cependant ces actes sont de plus en plus concentrés sur des zones stratégiques comme le Golfe de Guinée (Afrique) et l'Indonésie. De plus, le capitaine Pottengal Mukundan, directeur du BMI précise que « le nombre d'attaques dans le Golfe de Guinée pourrait être encore plus élevé que nos chiffres, car de nombreux incidents ne sont toujours pas signalés. ». Alors, pourquoi ces zones sont-elles particulièrement touchées ? Concernant le Golfe de Guinée, c'est parce qu'il est proche d'une zone pétrolière qui regroupe près de 10% des réserves de pétrole dans le monde. De plus le pays redistribuerait mal ses richesses acquises via le pétrole, c'est pour cette raison que certains groupes de la population ont décidé de faire justice eux-mêmes en devenant pirates. Concernant l'Indonésie il s'agit de la nouvelle « route de la soie », qui relie les pays asiatiques à l'Europe. Dans cet océan se trouve également le Détroit de Malacca, qui est l'un des passages principaux concernant le commerce international et régional.

¹⁹ <http://www.rfi.fr/emission/20161227-consequences-economiques-attentats-france-societe-finances-tourisme>

²⁰ E. FRECON, « Pillage et piraterie », *Rev. Hérodote*, La découverte, 2009, N°134

13.- Plan. – Il s’agira de démontrer comment maîtriser ces risques exceptionnels. Nous verrons dans notre développement que cette gestion du risque passe par plusieurs moyens. Tout d’abord, il s’agira de qualifier toutes ces menaces afin que le lecteur puisse cerner de quels dangers il s’agit exactement et de voir le véritable danger qu’ils représentent. Cette étude sera l’occasion de prendre conscience de l’évolution de ces risques mais aussi de l’impact qu’ils peuvent avoir sur le transport maritime. Enfin, on s’attachera à démontrer les différents moyens qui peuvent être mis en oeuvre afin de limiter les pertes et les dommages que peut subir la marchandise, ainsi que les mesures qui peuvent être prises dans le but de protéger les membres de l’équipage de ces attaques. Ces mesures peuvent concerner des Conventions, des lois, des polices d’assurances, des clauses insérées dans un contrat, ou encore différentes actions matérielles et immatérielles.

Ainsi, nous procéderons par une méthode assez traditionnelle. Dans une première partie, il s’agira de déterminer les différents risques exceptionnels (**Partie 1**) ; tandis qu’il conviendra d’analyser la gestion des risques exceptionnels au sein d’une seconde partie (**Partie 2**).

Partie 1 : La détermination des risques exceptionnels : La prééminence du risque de guerre

« Nous devons mettre un terme à la guerre, ou la guerre mettra un terme à l'humanité »²¹. La guerre est un phénomène dévastateur, qui cause énormément de dégâts, tant au niveau humain, qu'au niveau matériel. Il est donc essentiel de mettre un terme à ce fléau.

14.- Présentation générale des guerres du XXème siècle. – Ce siècle est vraisemblablement le siècle des grandes guerres. On peut scinder cette période en deux parties. De 1900 à 1950, on parle de conflits armés directs avec la première et la deuxième guerre mondiale, sans oublier les guerres coloniales avec la guerre d'Algérie. Après 1950, et jusqu'à nos jours, on parle de conflits armés indirects avec la guerre Froide. Par ailleurs, il ne faut pas oublier les guerres inter ethniques, comme en Yougoslavie et les génocides qui en découlent. La Première guerre mondiale durera beaucoup plus longtemps que prévu, au total quatre ans. Ce conflit est devenu l'affaire de tous, civils comme militaires, hommes et femmes, chacun à sa manière participe à l'effort de guerre, au front ou à l'arrière du front. C'est une guerre totale. Dans les démocraties, comme la France ou le Royaume-Uni, c'est le pouvoir politique commandé par des civils qui dirige, organise et contrôle tous les aspects de la guerre totale. Cette guerre introduit un changement majeur dans l'histoire militaire, avec des armes beaucoup plus sophistiquées et performantes. Ce sera une guerre sanguine. La Seconde Guerre mondiale sera la guerre la plus dévastatrice de l'histoire en termes de vies humaines et de destructions matérielles. Les pertes économiques ainsi que le choc moral seront sans précédent. Au fur et à mesure que la victoire des Alliés sur l'Axe se précisait, la gestion de l'après-guerre devenait une préoccupation majeure. Après la Seconde Guerre mondiale, de 1947 à 1991 deux superpuissances vont s'opposer, les États-Unis et l'URSS. Ce conflit aura de lourdes conséquences territoriales, puisqu'il aboutira à une scission du continent Européen entre l'Est et l'Ouest.

15.- La piraterie : un phénomène toujours présent. – Parallèlement à la guerre, qui se fera de plus en plus rare, la piraterie persiste toujours mais de façon différente. En effet, la piraterie est un phénomène qui existe depuis l'Antiquité, la mer étant considérée comme un espace libre où règne la « *loi du plus fort* ». Les Vikings étaient également des pirates, qui dévastaient l'Europe du Nord. En 1660, la piraterie connaissait son âge d'or, Français, Anglais et Hollandais attaquaient les navires pleins d'or de la couronne espagnole. À partir de 1690, de nouveaux groupes opéraient dans l'océan indien. « *Les pirates sont alors encouragés par les anglais car ils rapportent de l'argent aux Antilles anglaises et en Angleterre. Mais ce n'est plus le cas à partir de 1700, où le commerce mondialise. Entre 1716 et 1726 apparaît un mouvement pirate spontané, de 1 800 à 2 400 individus* »²². A partir du XXIème siècle, la piraterie va se moderniser, elle est composée essentiellement de pirates Somaliens. Cette menace prend une toute nouvelle forme, elle ne va plus se limiter à piller l'or en mer. Désormais, elle va attaquer les embarcations, demander des rançons ou encore menacer les membres de l'équipage. Elle est devenue une menace pour le transport maritime international et de nombreuses organisations internationales. Aujourd'hui, « *Les pirates justifient leurs actions en se présentant comme des « garde-côtes* »

²¹ Citation de J. FITZGERALD KENNEDY

²² <https://fr.wikipedia.org/wiki/Piraterie>

protégeant le littoral somalien des prédateurs des chalutiers occidentaux et des pollutions toxiques »²³. En 2008, l'Union Européenne mettra en œuvre une mission militaire et diplomatique : l'opération ATALANTE, dans le but de lutter contre l'insécurité dans le golfe d'Aden et l'océan Indien, une zone maritime menacée par des pirates qui partent des côtes Somaliennes.

16.- Apparition d'un nouveau risque : le terrorisme. – Du XIX^{ème} siècle jusqu'à aujourd'hui, va apparaître une toute nouvelle menace : le terrorisme. En effet, « l'émotion soulevée en 1985 par l'affaire de l'Achille Lauro a conduit la communauté internationale à adopter à Rome, le 10 mars 1988, un texte destiné à permettre une meilleure répression des attentats terroristes commis sur un navire, et ne répondant pas à la notion de piraterie, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, souvent dénommée Convention de Rome »²⁴. Le premier attentat marquant le début de cette vague actuelle est celui du 11 septembre 2001. Le terrorisme est la nouvelle forme de guerre du XXI^{ème} siècle, qui emploie la terreur à des fins politiques, religieuses ou idéologiques. Ce nouveau risque cause plutôt des dommages psychologiques, contrairement à la guerre qui causait des dommages matériels et humains considérables. Le terrorisme désigne tous les actes violents qu'une organisation commet au nom d'une idée. Mais pourquoi les organisations terroristes utilisent-elles la violence ? Les actes violents bouleversent la vie quotidienne des personnes attaquées, et force les pays à réagir. Ces attaques, appelés « attentats », peuvent être commises même si l'organisation terroriste a peu de moyens. Ils provoquent de grandes réactions dans les journaux, sur internet, et à la télévision. Cela permet aux terroristes de faire connaître leurs revendications, c'est-à-dire leurs idées et leurs demandes. Cette vague d'attentats a pour particularité d'avoir un écho international comme il n'y en a jamais eu auparavant.

17.- Autres faits analogues. – À côté de toutes ces menaces, il existe d'autres événements qui perturbent le quotidien. Il s'agit des grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues consécutifs à des conflits de travail ou professionnels. Chacun défend des idées bien définies.

Tout d'abord, dans cette première partie nous tâcherons de développer et de délimiter les différents risques exceptionnels. Il s'agira de définir ces différentes menaces dans un premier temps, puis de préciser le régime juridique qui leur est applicable, dans un second temps. Ce déroulement nous amènera à constater d'une part que la guerre est un risque exceptionnel dominant, qui va évoluer avec le temps (**Titre 1**), mais qu'elle n'est pas la seule menace qui existe depuis des siècles (**Titre 2**).

²³ https://fr.wikipedia.org/wiki/Piraterie_autour_de_la_Corne_de_l'Afrique#/media:File:Carte de la Corne de l'Afrique montrant les zones de piraterie

²⁴ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3^e éd., 2016, p.83

Titre 1 : La guerre, un risque exceptionnel multiforme et dominant

18.- Présentation générale. – « *Je ne sais pas comment sera la troisième Guerre Mondiale, mais je sais qu'il n'y aura plus beaucoup de monde pour voir la quatrième* »²⁵. Comme nous l'avons évoqué précédemment la guerre a des conséquences désastreuses tant au niveau matériel qu'au niveau humain.

Depuis des siècles, la guerre a toujours existé et existe encore aujourd'hui dans certains pays. Ce conflit armé est la forme de risque la plus ancienne qui poursuit des objectifs bien précis, que nous évoquerons par la suite. Nous allons nous intéresser dans un premier temps à cette menace et ses caractéristiques, pour analyser dans un second temps la nouvelle forme de guerre qui apparaît au XXIème siècle : le terrorisme.

Chapitre 1 : La guerre, la forme de violence la plus ancienne

19.- Antiquité. – Les premières traces du droit de la guerre remontent à l'Antiquité avec le Code d'Hammurabi²⁶ qui est le code de conduite en cas de guerre, « *Je prescris ces lois afin que le fort n'opprime pas le faible* ». Les textes anciens prônaient la clémence envers les personnes faibles²⁷. Il fallait édicter des règles qui protègent les civils. La Bible et la Coran contiennent également des références sur le respect de l'adversaire. Du point de vue du droit Romain, la guerre rendait *res nullius*²⁸ les ennemis et tout ce qui leur appartenait, c'est-à-dire sans maître et donc appropriable par tout un chacun²⁹.

20.- Moyen-Âge. – Le principe de juste proportionnalité se résumait au Moyen-Âge de la manière suivante « *Ne pas faire plus de mal qu'il n'est permis* ». On retrouve également ce principe dans la conférence de La Haye de 1907 « *Les belligérants n'ont pas un droit illimité quant au choix des moyens de nuire à l'ennemi* »³⁰. Ces principes de limitation de la violence se retrouvent également dans les différentes religions, « Tu ne tueras point »³¹ dans la religion Chrétienne, ou encore chez les Musulmans où il est interdit de mutiler un homme par exemple. Au Moyen-Âge, il était interdit d'utiliser les arcs et les flèches, au motif que l'on pouvait tuer l'ennemi à distance et dans le dos³². C'était initialement ce que l'on a pu appeler la guerre ou le combat chevaleresque et noble avec un combat au corps à corps³³. Cependant les guerres prenant de plus en plus d'importance, les règles chevaleresques commencèrent à disparaître.

²⁵ Citation de A. EINSTEIN

²⁶ Texte juridique babylonien daté d'environ 1750 av. J.-C., à ce jour le plus complet des codes de lois connus de la Mésopotamie antique

²⁷ Les ennemis désarmés ou blessés

²⁸ « *La chose de personne* » est une expression latine utilisée en droit civil (droit des biens), qui désigne une chose sans maître, c'est-à-dire qui n'a pas de propriétaire mais qui est néanmoins appropriable

²⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Droit_de_la_guerre

³⁰ Article 22

³¹ Sixièmes commandements de la bible

³² https://fr.wikipedia.org/wiki/Droit_de_la_guerre

³³ *Idem*

21.- Époque moderne. – Les principes du droit de la guerre, appelés « *Lois et coutumes de la guerre* », ont été codifiés sous forme de conventions³⁴. Par la suite, le droit de la guerre a tenté d'être codifié par des particuliers. « *Ainsi, durant la guerre de Sécession, François LIEBER rédige les Instructions pour les armées en campagne de l'armée Américaine, lesquelles interdisent les actes de cruauté, de vengeance, les blessures hors combat, la torture en vue d'obtenir des renseignements, la saisie des biens privés, la violation des églises, etc.* »³⁵.

Nous tâcherons dans les prochaines lignes de définir la guerre ainsi que les objectifs qu'elle poursuit, mais également de déterminer le régime qui lui est applicable tant au niveau interne, qu'au niveau international.

Section 1 : Les caractéristiques de la guerre

Il existe différentes sortes de guerres dans le monde, qui poursuivent chacune des objectifs bien définis. Il s'agira dans un premier temps de définir les principales guerres, à savoir, les guerres interétatiques, les guerres civiles, les guérillas ainsi que les guerres navales. Et dans un deuxième temps nous tâcherons de caractériser les objectifs que poursuit ce conflit armé, en insistant davantage sur les objectifs des guerres maritimes car c'est ce point qui nous intéresse.

I – La définition de la guerre

22.- Définitions célèbres. – Plusieurs personnalités se sont attachées à qualifier ce phénomène, peu évident à définir. Gaston BOUTHOU, propose la définition suivante « *la guerre est la lutte armée et sanglante entre groupements organisés* » Afin de présenter un caractère guerrier, cette lutte doit obligatoirement être armée et sanglante. Ce dernier trait permet, selon l'auteur, de distinguer la guerre d'autres formes d'opposition. Aussi, la lutte armée, pour mériter le nom de guerre, doit comporter des combats, des victimes mais également du sang. Gaston BOUTHOU définit ce conflit comme étant « *une forme de violence qui a pour caractéristique essentielle d'être méthodique et organisée quant aux groupes qui la font et aux manières dont ils la mènent* ». Pour sa part Carl VON CLAUSEWITZ, compare la guerre à un duel, « *La guerre est un acte de violence dont l'objectif est de contraindre l'adversaire à exécuter notre volonté* »³⁶. Puis il poursuit en énonçant que « *La guerre est la continuité de la politique par d'autres moyens* »³⁷. Pour cet officier Prussien, il faut que la guerre soit menée par un politique, tel que Napoléon ou Attila. Il admire le génie militaire, c'est à dire la stratégie qui préside la guerre, qu'il place au centre de la réussite ou de l'échec du conflit. Le chef militaire doit savoir anticiper, se placer au-dessus de l'instant. Il est avant tout, un politique. Quant à Rosemary ABI-SAAB, elle utilise les concepts de « *conflit armé* » pour expliquer le phénomène de guerre. Elle dit que ces termes impliquent l'existence d'hostilités entre les forces armées organisées. Ces hostilités se comprennent comme les opérations de guerre ou l'état de guerre lui-même. Selon Carl SCHMITT « *la politique qui évite la guerre ou y conduit, se fonde*

³⁴ Convention de La Haye de 1899 et de 1907

³⁵ https://fr.wikipedia.org/wiki/Droit_de_la_guerre

³⁶ C. VON CLAUSEWITZ, *De la guerre*, Les éditions de minuit, 1959

³⁷ *Idem*

sur la distinction entre amis et ennemis »³⁸. La distinction entre l'ami et l'ennemi se fonde sur une notion existentielle de l'ennemi. L'ennemi est présumé entendu par le concept de politique, c'est une réalité publique et collective, il ne s'agit pas d'un individu sur lequel on s'acharnerait en raison d'une haine personnelle. De toutes ces définitions données par les auteurs, il ressort trois grandes idées. Tout d'abord, la guerre est une lutte armée entre deux groupes ou deux États qui ne peut être tranché que par le sort des armes. Ensuite, ce conflit armé doit opposer des groupes organisés qui peuvent être des États ou des groupes politico-militaires. Enfin, ce conflit armé doit être sanglant, c'est-à-dire qu'il doit faire des victimes.

23.- Définition de la guerre en droit international. – Au sens du droit international, la guerre est un procédé de contrainte avec emploi de la force qui comprend obligatoirement deux aspects : un aspect militaire et un autre interétatique. « *La guerre est une lutte armée avec intention de guerre. En tant que telle, elle se distingue de la rétorsion et des représailles pacifiques qui excluent le recours aux armes et des représailles armées qui s'exercent sans intention de guerre* »³⁹.

24.- Définition de la guerre interétatique. - La guerre se définit comme « *un état de conflit armé entre plusieurs groupes politiques constitués, comme des États* »⁴⁰. Ce sont les États qui se font la guerre entre eux, non les individus qui composent cet État. La guerre se caractérise comme l'ultime étape, si les négociations n'ont pas abouti entre les états opposants, et que personne n'a réussi à se mettre d'accord. Nous pouvons prendre l'exemple du blocus Allemand, connu également sous le nom de guerre économique, durant la seconde guerre mondiale. Cet affrontement a été accompli par le Royaume-Uni, la France et plus tard les États-Unis, afin de réduire les approvisionnements nécessaires à l'Allemagne. « *Bien que principalement constituée d'un blocus naval, la guerre économique, qui faisait partie de la plus large bataille de l'Atlantique, a également inclus l'achat de matériel de guerre en provenance de pays neutres pour les empêcher de parvenir à l'ennemi, ainsi que l'utilisation généralisée du bombardement stratégique.* »⁴¹

25.- Définition de la guerre civile. – « *Les guerres internes à un pays en cause mettant aux prises une partie de la population contre l'autre sont qualifiées de guerres Civiles. Chacun voit dans son ennemi, et même en celui qui voudrait rester neutre, un traître avec lequel il n'est plus possible de cohabiter et avec lequel aucun compromis territorial n'est possible. C'est pourquoi l'unique issue envisagée est bien souvent l'anéantissement de l'autre et de ses alliés réels ou potentiels, avec emploi de la terreur, ce qui rend ces guerres meurtrières et sans merci* »⁴². En résumé, une guerre civile se déroule à l'intérieur d'un pays et elle oppose au moins deux parties de la population de ce pays. Quelles sont les causes qui sont à l'origine d'une guerre civile ? C'est une lutte qui oppose deux parties aux idéologies totalement opposées. Cela peut être une lutte entre les fidèles de religions différentes ou encore une lutte entre les ethnies qui composent la population de certains pays. Au XXème siècle, l'Europe a connu deux guerres mondiales d'une violence inouïe. L'entre-deux guerres a été

³⁸ C. SCHMITT, *La notion de politique, théorie du partisan*, Champs classiques, 2009

³⁹ N.Q. DINH, *Droit international public*, 2^{ème} Edition L.G.D.J., Paris, 1980, p.855

⁴⁰ <https://fr.wikipedia.org/wiki/État>

⁴¹ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Blocus_de_1%27Allemagne_\(1939-1945\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Blocus_de_1%27Allemagne_(1939-1945))

⁴² https://fr.wikipedia.org/wiki/Guerre#Les_formes_de_la_guerre

marquées par une grande violence politique, sociale et militaire, dont des conflits ethniques. Cette situation de grande brutalité en Europe a amené certains auteurs à envisager cette période comme une guerre civile Européenne. Nous pouvons citer l'emblématique guerre de Religions en France, qui opposait les catholiques et les protestants, appelés aussi huguenots. À partir du XVIème siècle, cette opposition va déboucher sur une terrible guerre civile. Nous pouvons également citer la célèbre Guerre de Sécession ou guerre civile américaine, survenue entre 1861 et 1865, ayant opposé les États-Unis d'Amérique, dirigés par Abraham Lincoln, et les États Confédérés d'Amérique, dirigés par Jefferson Davis et rassemblant onze états du sud qui avaient fait sécession des États-Unis

26.- Définition de la guerre navale. – Il s'agit d'un combat sur les mers et les océans. *« Autrefois limité à deux dimensions, la surface de la mer, et à la distance de l'horizon, le combat sur mer s'est aujourd'hui étendu aux milieux sous-marin, aérien et spatial et les portées de détection et l'allonge des armes couvrent désormais plusieurs centaines, voire milliers de kilomètres »*⁴³. Cette lutte sur les océans est souvent menée par des navires de guerre. La Convention donne une définition des navires de guerre, il s'agit de *« tout navire qui fait partie des forces armées d'un État et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet État et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire »*.⁴⁴ Nous pouvons citer la bataille d'Ouessant de 1778 comme exemple de guerre navale. La France est alliée aux États-Unis, elle a pour objectif d'affaiblir la puissance maritime et coloniale du Royaume-Uni. C'est le premier grand affrontement entre les deux marines lors de ce conflit. Cette bataille est très attendue par l'opinion française car elle attend sa revanche depuis les défaites de la guerre de Sept ans. Le résultat de la bataille reste perplexe. *« Pour les Français, la flotte de Louis XVI réussit sa mission, malgré une occasion perdue de remporter une victoire plus nette et qui donnera lieu à polémique sur la responsabilité du duc de Chartres, et met l'ennemi en fuite. Pour les Britanniques, les Français ont été forcés de se retirer, mais Keppel passe en cour martiale, ce qui montre clairement que le combat est perçu comme une défaite anglaise alors que la Royal Navy paraissait invincible depuis la guerre de Sept ans »*⁴⁵.

Après avoir défini les différents types de guerre, il s'agira d'étudier les différents objectifs que poursuit la guerre de manière générale, puis de s'attarder davantage sur les objectifs recherchés par la guerre navale. Un conflit peut être déclenché pour plusieurs raisons et peut avoir différents objectifs que nous allons évoquer.

II – Les objectifs de la guerre

27.- Présentation générale. – Faire la guerre sans objectif était peut-être possible autrefois, quand la guerre n'était qu'un simple passe-temps, un mode de vie ou encore une façon de démontrer des inégalités sociales. Seulement aujourd'hui ce n'est plus le cas. La guerre connaît divers objectifs, qu'ils soient politiques, géopolitiques,

⁴³ https://fr.wikipedia.org/wiki/Guerre_navale

⁴⁴ Article 29 à UNCLOS

⁴⁵ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Bataille_d%27Ouessant_\(1778\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Bataille_d%27Ouessant_(1778))

économiques ou encore religieux, la guerre poursuit un ou plusieurs objectifs bien déterminés. Selon le principe de Clausewitz « *La guerre est la continuation de la politique par d'autres moyens* ». « *La politique c'est la façon de formuler des objectifs. Les grands généraux déplacent des montagnes, les guerres victorieuses déplaçaient les frontières* »⁴⁶.

28.- Un objectif géopolitique. – « *Les deux guerres mondiales du XXème siècle ont été le moment de la concurrence, (parfois de la confusion), entre des objectifs de nature très différente, comme l'obtention de l'Alsace-Lorraine, le rééquilibrage des possessions coloniales, le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes, le démembrement des empires, la défense contre le bolchevisme ou l'expansion du communisme, la justice sociale, la domination d'une race, la paix universelle, la résurrection de la Pologne ou la création de la Tchécoslovaquie, le triomphe du libéralisme, etc.* »⁴⁷
Tous ces objectifs ont été formulés à un moment ou un autre des deux guerres mondiales.

29.- Les objectifs de la guérilla navale ou aérienne. – « *Il existe trois formes d'attaques principales contre les navires ou les avions : tout d'abord il y a l'attaque à quai ou au sol, puis il y a la pose d'explosifs dans le but de détruire le navire en mer ou l'avion en vol, enfin il y a le détournement naval ou aérien en vue de commettre une attaque ou afin de prendre des otages et de négocier leur libération en échange de l'obtention de revendications* »⁴⁸. Il est possible d'utiliser la cargaison des navires ou des avions afin de cacher des personnes ou des armes. Le navire peut également servir à commettre un attentat ou être utilisé comme une arme. La guérilla se déroule donc sur les espaces terrestre, maritime et aérien et suit les évolutions technologiques

30.- Un objectif économique et colonial. – « *La grande confrontation navale qui va mobiliser l'Europe, du milieu du XVIIIème siècle à 1815, est animée par une rivalité militaire, économique et territoriale qui se concentre dans le domaine maritime. Cette époque est, en effet, une ère d'expansion géographique marquée par le développement colonial dans les nouvelles terres découvertes sur tout le continent américain ou rendues familières, comme l'Inde, à partir des grandes explorations du XVIème siècle* »⁴⁹. Toute l'Europe occidentale est concernée par cette colonisation. L'activité maritime et le commerce se sont développés sur l'océan Atlantique et l'océan Indien, depuis la découverte de l'Amérique et des différentes explorations. Tout d'abord, il va y avoir l'essor des flux commerciaux avec l'Amérique Latine et l'Amérique du Nord. Ensuite, il va y avoir l'essor du commerce maritime, qui prendra de nouvelles formes avec la création des « *Compagnies des Indes* », ou encore le développement du commerce d'esclaves, avec le fameux « *commerce triangulaire* ».

⁴⁶ H. DE MONTETY, « Les objectifs de la guerre : exercice de géopolitique symbolique », *Rev. Les deux mondes*, Numéro janvier 2014, P.58

⁴⁷ H. DE MONTETY, « Les objectifs de la guerre : exercice de géopolitique symbolique », *Rev. Les deux mondes*, Numéro janvier 2014, P.59

⁴⁸ D. CUMIN, « La guerre maritime et aérienne et au-delà de Carl SCHMITT », *Rev. Stratégique*, 2009

⁴⁹ S.A. EL HADJ, « Caractéristiques de la guerre navale, XVIII^e et XIX^e siècles », *Rev. Innovations*, 2013/3 (N° 42)

L'avancée de cette expansion géographique entrainera le développement des explorations et en particulier le Pacifique.

Que les opérations se déroulent sur terre, sur mer ou dans les airs, les règles et les principes du droit international humanitaire sont la base des conflits armés. Certaines dispositions du droit conventionnel et du droit coutumier traitent spécifiquement de divers aspects de la guerre maritime, c'est ce qu'il s'agira d'étudier dans le prochain développement.

Section 2 : Le droit applicable à la guerre maritime

I – Les sources nationales

31.- La coutume. – « *Le droit de la guerre maritime a été d'abord à l'origine d'un droit coutumier, fondé sur des usages qui n'étaient pas nécessairement uniformes. Ce droit est divisé en texte internationaux d'une part, et en instructions navales, de valeur nationale, d'autre part* »⁵⁰. L'état de guerre étant souvent caractérisé par l'imprévu, il n'y a que très peu de droit écrit, c'est pour cette raison qu'on a souvent recours aux principes généraux. Dans plusieurs textes⁵¹, on retrouve l'idée qu'en l'absence de droit écrit, les belligérants⁵² doivent respecter le droit des gens.

32.- Les instructions navales françaises du 31 décembre 1964 sur l'application du droit international en cas de guerre. – « *L'objectif de ces instructions est de donner des ordres et des indications aux commandants des bâtiments de guerre français quant à la façon de se comporter vis-à-vis des navires ennemis et neutres, en cas de guerre, en fonction de situations pratiques envisagées* »⁵³. « *Ces instructions se réfèrent plusieurs fois aux conventions internationales sur la guerre maritime en vigueur, au droit coutumier, ainsi qu'à la jurisprudence du Conseil des prises* »⁵⁴. On trouve l'équivalent de ces instructions navales aux États-Unis et au Royaume-Uni⁵⁵. « *Nous remarquerons qu'à partir du moment où l'on trouve dans les différentes instructions navales nationales un fond commun de postulats qui traduisent l'acceptation d'une pratique donnée, non régie par les textes en vigueur, on est en présence d'éléments exprimant une coutume internationale dans le droit de la guerre maritime* »⁵⁶. « *Actuellement, il n'existe pas de manuel militaire français du droit de la guerre. Il serait donc indispensable d'élaborer un manuel qui mettrait à jour ces instructions et pallierait le manque de formation juridique des commandants de bâtiment, qui ne disposent pas tous d'un commissaire à bord, et qui demeurent les seuls responsables à bord* »⁵⁷.

⁵⁰ Lamyline, le Droit Maritime Français, N° 553, 1er octobre 1995, B. DE GRAEVE

⁵¹ Déclaration de Saint-Petersbourg de 1868, Conventions de La Haye de 1907, Conventions de Genève de 1949

⁵² *Def. : Pays qui sont en état de guerre*

⁵³ Lamyline, le Droit Maritime Français, N° 553, 1er octobre 1995, B. DE GRAEVE

⁵⁴ *Idem*

⁵⁵ Cependant, dans ces deux pays, elles prennent la forme d'un manuel de guerre, qui n'existe pas en France.

⁵⁶ Lamyline, le Droit Maritime Français, N° 553, 1er octobre 1995, B. DE GRAEVE

⁵⁷ Analogue au law of war on land britannique ou au law of land warfare américain

33.- Le contenu des instructions navales françaises. – Elle sont divisées en deux parties. La première partie porte sur les opérations militaires et la seconde sur les règles relatives au contrôle de la navigation commerciale. « *La deuxième partie est beaucoup plus longue que la première, elle est subdivisée en sept titres : 1- Navires ennemis, 2- Navires de commerce Français et alliés, 3- Navires de commerce neutres, 4- contrebande de guerre ; assistance hostile et blocus, 5- Navires non munis de papiers réguliers, 6- Visite, saisie, capture, 7-Régime des personnes se trouvant à bord des navires de commerce et du personnel religieux, médical et hospitalier* »⁵⁸. Pour ce qui est des opérations militaires, on peut scinder leur analyse en quatre points principaux : « *1- l'attaque des navires ennemis : possible dès la prise de connaissance de l'état effectif de guerre (déclaration) si ces navires ennemis se livrent à des actes de guerre ou participent aux opérations de guerre de l'ennemi. Suivent cinq cas supplémentaires énumérant les situations permettant d'attaquer les bateaux ennemis, 2- le respect des droits des États neutres : où référence est faite expressément à la Convention XIII de La Haye du 18 octobre 1907 concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime, notamment en ce qui concerne l'interdiction de la visite, de la saisie et de la capture dans les eaux territoriales ou intérieures d'une puissance neutre, 3- le respect des Conventions internationales relatives aux moyens d'hostilité : concernant notamment les mines sous-marines automatiques de contact, le bombardement naval et les débarquements ou opérations à terre, ainsi que la guerre sous-marine, 4- les câbles sous-marins : qui sont à mettre hors service (sauf ceux des pays neutres)* »⁵⁹.

34.- Contrôle de la navigation commerciale. – « *Les instructions vont définir ce qu'ils entendent par « bateau ennemi ». Quant au transfert de pavillon, les navires transférés du pavillon ennemi au pavillon neutre avant l'ouverture des hostilités ne peuvent être capturés* ».⁶⁰ Les bateaux de pêche côtière ou les bateaux dont le rôle n'est pas militaire sont exclus de la capture. Tout bateau qui enfreint les interdictions, en cas de blocus, est considéré comme un bateau ennemi.

La question des sources du droit international applicable à la guerre maritime mérite de se poser.

II – Les sources internationales

35.- Le jus in bello.⁶¹ – « *Le droit international humanitaire, ou jus in bello, régleme la manière dont la guerre est conduite. A vocation purement humanitaire, cette branche du droit vise à limiter les souffrances causées par la guerre,*

⁵⁸ M. VOELCKEL, *Les nouvelles instructions navales Françaises sur l'application du droit international en cas de guerre*, Annuaire Français de Droit International, 1964, P.820

⁵⁹ Lamyline, le Droit Maritime Français, N° 553, 1er octobre 1995, B. DE GRAEVE

⁶⁰ *Idem*

⁶¹ Trad. : L'ensemble des règles juridiques applicables à la conduite des hostilités

indépendamment de considérations ayant trait à la justification, ou aux motifs, ou encore à la prévention de la guerre »⁶², couverte par le jus ad bellum⁶³.

36.- Le Consolato del Mar.⁶⁴ - Avant la Déclaration de Paris de 1856, il y a eu le *Consolato del Mar*. Cependant, les règles de ce code ne furent pas reconnues par tous les pays. L'entrée en guerre de la France et de l'Angleterre conduira à l'élaboration de règles navales commune.

37.- La déclaration de Paris de 1856. - La Convention de Paris fut signée le 16 avril 1856, elle est « *relative à l'interdiction de la course et à la réglementation du blocus* ». Cette déclaration fut le premier instrument de référence international énonçant les principes généraux au sujet de la guerre maritime. Plusieurs états la ratifieront, dont les États-Unis. Même aujourd'hui, ce texte est toujours une référence. Il y a quatre principes importants qui se dégagent de ce texte :

- « *La course est et demeure abolie* ;
- *Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre* ;
- *La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi* ;
- *Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire, maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi »⁶⁵.*

Ce texte devrait permettre la mise en place d'une nouvelle conférence qui intégrerait les avancées technologiques de notre siècle en actualisant les lois de la guerre navale. Par la suite, cette déclaration amènera à l'élaboration de la Conférence de 1907.

38.- Le traité anglo-américain de Washington du 8 mai 1871. - Ce traité précise certaines obligations des États suite à l'affaire d'Alabama. « *Les réclamations de l'Alabama sont des revendications pour des dommages, émises par le gouvernement fédéral des États-Unis contre le gouvernement du Royaume-Uni pour l'aide secrète fournie par ce dernier aux États Confédérés d'Amérique, lors de la guerre de Sécession* »⁶⁶.

39.- La Haye 1899 et 1907. - La Conférence de La Haye a élaboré treize conventions dont sept portent sur la guerre navale. C'est grâce aux Conventions de la Haye de 1907, que le droit de la guerre maritime va prendre réellement son essor. « *Ce n'est pas un rêve de paix perpétuelle qu'il s'agit de réaliser ; mais l'on s'approcherait des résultats qu'il annonce si l'on fixait le droit de la neutralité ; ... le plus difficile serait un code maritime* »⁶⁷. La conférence a siégé à Londres, le but de cette conférence était de

⁶² Comité International de la Croix-Rouge (CICR), « Jus ad bellum et jus in bello », 2010 : <https://www.icrc.org/fre/war-and-law/ihl-other-legal-regimes/jus-in-bello-jus-ad-bellum/overview-jus-ad-bellum-jus-in-bello.htm>

⁶³ Trad. : Le droit de faire la guerre

⁶⁴ Trad. : Code de la pratique maritime au moyen-âge

⁶⁵ Extraits du texte officiel de la déclaration de Paris de 1856

⁶⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9clamations_de_l%27Alabama

⁶⁷ Lettre du tsar Alexandre Ier à son ambassadeur à Londres, datant de 1805, pour négocier une Convention Européenne avec l'Angleterre. In De Martens, *Traité et Conventions de la Russie*, T. XI, p. 86

trouver un accord international commun, tant pour les belligérants que pour les neutres, qui fixerait des règles complètes concernant « *Les prises* »⁶⁸. Les Conventions de la Haye de 1907 se sont surtout orientées sur deux objectifs qui sont la sauvegarde de la vie des non-combattants et la protection des blessés et des prisonniers de guerre. De plus, une conférence s'est réunie à Genève et a adopté en 1949 quatre Conventions⁶⁹ pour améliorer le sort des prisonniers, civils, blessés et naufragés. Le bilan que nous pourrions retenir de ces Conventions de 1907 sont qu'il est tout d'abord interdit de procéder à un transport militaire, ou à une mission de renseignement en se couvrant de l'emblème de la croix rouge. Cependant il est admis que les navires de guerre peuvent choisir un autre pavillon que le leur, afin de tromper les ennemis. Il est également interdit de commettre un acte de belligérance⁷⁰. En revanche, il est autorisé pour un navire de guerre de se camoufler en bateau de commerce⁷¹. « *La Convention IX régleme le bombardement naval. Elle prohibe le bombardement des ports, villes, villages etc. La Convention VII régleme quant à elle, la pose de mines sous-marines, en prohibant toute les mines ou torpilles pouvant demeurer offensives une heure après que celui qui les a placées en ait perdu le contrôle*⁷². *La Conférence de La Haye de 1907 a donc donné naissance aux conventions suivantes*⁷³ ; *Convention III relative à l'ouverture des hostilités; Convention V relative aux droits et devoirs des puissances et des personnes neutres en cas de guerre; Convention VI relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités ; Convention VII relative à la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre; Convention VIII relative à la pose des mines sous-marines automatiques de contact ; Convention IX concernant les bombardements par les forces navales en temps de guerre ; Convention X visant à adapter à la guerre maritime les principes de la convention de Genève (remplacée par la convention de Genève de 1949) ; Convention XI relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime; Convention XIII relative aux droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime* »⁷⁴.

40.- La Déclaration de Londres relative au droit de la guerre maritime du 26 février 1909. – Le gouvernement Britannique proposera à plusieurs puissances de se réunir dans le but de déterminer des règles communes concernant la pratique du blocus. En revanche ce texte ne sera jamais ratifié par aucun signataire. Cependant ce texte exprimait bien l'*opinio juris*⁷⁵ notamment sur la question du blocus.

41.- L'article 22 du Traité naval de Londres du 22 août 1930 et le Protocole de Londres du 6 novembre 1936 (ou la réglementation de la guerre sous-marine). – Le traité de Washington relatif à l'emploi des sous-marins et des gaz asphyxiants en temps de guerre, signé à Washington en 1922, n'aboutit pas au résultat que les

⁶⁸ « La Conférence navale et ses résultats » par L. Delzons, Journal des Débats

⁶⁹ Ratifiées par la France

⁷⁰ Trad. : Ouvrir le feu, exercer le droit de visite... sous faux pavillon

⁷¹ "Q ships" ou bateaux-pièges de 1914-1918

⁷² Ces règles ont été violées au cours des deux conflits mondiaux pendant la deuxième guerre mondiale

⁷³ Toutes ces conventions ont été signées par l'ex-Yougoslavie et par la Grèce. L'Italie n'a ratifié que la Convention X (de Genève). Sont ici énumérés les conventions qui ont un rapport avec le droit de la guerre maritime

⁷⁴ Dispositions prises par la France suite au Décret du 18 octobre 1912

⁷⁵ Trad. : La conviction que l'usage répété constitue une règle de droit, c'est la coutume

signataires espéraient. C'est pour cette raison qu'ils décidèrent de conclure le Traité de Londres pour la limitation et la réduction des armements navals et le signèrent le 22 avril 1930. C'est l'article 22 du Traité naval de Londres de 1930 qui a posé « *le principe de l'assimilation des sous-marins aux bâtiments de surface dans leur action de combat, en particulier l'attaque des navires de commerce résistant à la visite n'est autorisée qu'après avoir assuré le sauvetage de l'équipage, des passagers et des papiers de bord* »⁷⁶. Les règles du Traité naval de Londres restent valables et les Instructions françaises de 1964 précisent que « *dans leur action à l'égard des navires de commerce, les sous-marins doivent se conformer aux règles du droit international auxquelles sont soumis les bâtiments de surface* »⁷⁷.

42.- Les lois de la guerre. – Ces textes sont relatifs à la protection des personnes civiles en temps de guerre, au sort des malades et des naufragés des forces armées sur mer⁷⁸. En effet, depuis la nuit des temps, l'homme règle ses conflits par la violence. Il a donc fallu trouver une solution afin de limiter cette brutalité. C'est cet esprit humanitaire qui a conduit à la première Convention de Genève en 1864 et à la naissance du droit international humanitaire contemporain. Ces lois universelles de la guerre fixent des limites au combat et protègent ceux qui n'y participent pas⁷⁹ ainsi que ceux qui ne sont plus en mesure d'y participer.⁸⁰ Il faut faire une distinction entre les personnes et les objets pouvant faire l'objet d'attaque et ceux qui doivent être protégés. Les civils ne doivent jamais être pris pour cible, sinon il s'agit d'un crime de guerre. Toutes les précautions doivent être prises pour épargner la population civile et les biens indispensables à sa survie. Les civils ont le droit de recevoir l'aide dont ils ont besoin. Les lois de la guerre interdisent également de soumettre les détenus à des actes de torture ou à d'autres mauvais traitements quel que soit leur passé, cela permet de préserver leur dignité et de les maintenir en vie. Concernant les malades et les blessés de guerre, ils ont le droit d'être soignés peu importe qu'il s'agisse d'un opposant ou pas. Les avancées technologiques de l'armement ont dû s'accompagner d'une adaptation des règles de la guerre. Il se peut qu'à l'avenir des robots complètement autonomes aillent combattre. La question est de savoir si ces robots sauront faire la différence entre une cible militaire et une personne ne devant pas faire l'objet d'une attaque. En résumé le Droit international humanitaire consiste à faire des choix qui préservent un minimum de dignité humaine en temps de guerre. A la Convention de Genève de 1864 succéderont les Conventions de Genève de 1906, puis celle de 1929, pour finir avec la Convention de Genève de 1949.

43.- Les Conventions de Genève du 12 août 1949. ⁸¹ - En vue de ce qui précède, une question est à se poser : pourquoi le droit international humanitaire ignore-t-il le blocus ? Le blocus étant un acte de guerre, on peut imaginer qu'il s'inscrit dans les exigences humanitaires. Pourtant, les conséquences d'un blocus atteignent plus ou moins fortement les populations civiles. C'est sous cet angle que la IV^{ème} Convention

⁷⁶ Lamyline, le Droit Maritime Français, N° 553, 1er octobre 1995, B. DE GRAEVE

⁷⁷ La France a ratifié le 6 novembre 1936, la partie IV du Traité de Londres du 22 août 1930. Cette partie sera par la suite promulguée par le décret du 16 décembre 1936 (J.O. 18 décembre 1936)

⁷⁸ Révision de la Convention X de La Haye de 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève de 1906

⁷⁹ Les civils

⁸⁰ Les blessés

⁸¹ Il s'agit des conventions II, III et IV

de Genève de 1949⁸² va affirmer le principe de libre passage principalement pour les médicaments et les vivres indispensables. Le principe de libre passage s'oppose au principe même du blocus. Le Protocole I⁸³ vient confirmer et élargir la protection de la population civile. Il affirme en effet clairement « *qu'il est interdit d'utiliser contre les civils la famine comme méthode de guerre* »⁸⁴. Le droit humanitaire affirme bien cette contradiction de fond entre d'une part la condition d'effectivité du blocus, et d'autre part l'obligation de porter assistance à la population civile, en violant le blocus. Il est normal de ne pas porter atteinte aux civils, sur le plan humanitaire. Cependant cela représente une difficulté juridique étant donné que les forces bloquantes n'ont d'autre alternative que d'assurer un blocus effectif, au risque de porter atteinte au droit humanitaire.

44.- Autres Conventions additionnelles qui viennent s'ajouter aux Conventions de Genève. - la Convention de La Haye de 1954 ; la Convention de 1972 relative à la limitation du développement de la production et du stockage des armes bactériologiques et toxiques, et à leur destruction ; les protocoles additionnels de 1977 aux Conventions de Genève relatifs à la protection des victimes de conflits internationaux et non-internationaux et enfin la Convention de 1981 relative à l'interdiction et à la limitation de l'usage de certaines armes conventionnelles spécifiques.

45.- En résumé. – « *Aujourd'hui, seules les puissances maritimes parties aux conventions internationales en vigueur, et donc la France, peuvent donner l'impulsion nécessaire pour entamer une révision des lois de la guerre sur mer. Les interférences entre droit de la mer et droit des conflits armés sont sources d'interprétations divergentes qui, en temps de guerre, ne feront qu'accroître les risques de multiplication des hostilités* »⁸⁵.

La guerre du XX^{ème} siècle va s'estomper au profit d'une nouvelle menace : le terrorisme. Ce nouveau risque n'est-il pas une forme de guerre déguisé ? Le terrorisme est un problème contemporain majeur. Il pèse comme une menace permanente sur l'avenir du monde. Il peut s'agir d'une guerre moderne, mais qui poursuit des objectifs différents, avec de nouvelles méthodes d'attaques. Nicolas SARKOZY avait également qualifié le terrorisme de guerre après les attentats qui avaient eu lieu à Nice « *Nous sommes en guerre, une guerre totale. Nos ennemis n'ont pas de tabous, pas de frontières, pas de principes. Donc, je vais employer des mots forts : ce sera eux ou nous !* »⁸⁶. Les spécialistes parlent de « *guerre asymétrique* », qui oppose la force armée d'un État à des combattants matériellement insignifiants. Le seul objectif étant de tuer de manière aveugle, afin de créer une immense émotion dans l'opinion publique et rappeler au monde que la guerre ne consiste pas seulement à larguer des bombes avec des avions loin de leurs bases. Il s'agira donc dans notre prochain chapitre, d'étudier plus en profondeur cette nouvelle menace.

⁸² Article 23

⁸³ Additionnel

⁸⁴ Article 54 du protocole

⁸⁵ Lamyline, le Droit Maritime Français, N° 553, 1er octobre 1995, B. DE GRAEVE

⁸⁶ Sur le JT de TF1, dimanche 17 juillet 2016

Chapitre 2 : Le terrorisme, une nouvelle forme de guerre

46.- Présentation générale. – « *Ni despotisme ni terrorisme. Nous voulons le progrès en pente douce* »⁸⁷. Le terrorisme est une nouvelle forme de menace qui révèle un nouveau visage de l'individu. Cette nouvelle forme de menace vise à effrayer la population, en employant la terreur. C'est pour cette raison que cette action est pratiquée universellement. Cependant les enlèvements, les génocides, la torture ou encore les massacres visent également à terroriser les individus. Se pose alors la question de savoir ce qui différencie toutes ces actions de la menace terroriste ? La différence est simple, elle se trouve au niveau de la connaissance, de la reconnaissance, de l'action du terroriste. Il y a ce concept de « *publicité* », où le terroriste veut marquer son action dans l'esprit des individus de manière à choquer. Cette nouvelle forme de guerre peut utiliser de nouvelles méthodes d'attaques, comme par exemple l'attaque au camion-bélier, à Nice. Le terroriste peut également choisir des dates emblématiques pour marquer d'avantage son action, comme par exemple, l'attentat du 14 juillet 2016 à Nice. De plus, depuis l'attaque contre le World Trade Center du 11 septembre 2001, on assiste à un nouveau phénomène : les attentats suicides. Il s'agit d'un type d'attaque dont la réalisation implique la mort intentionnelle de son auteur.

47.- Historique du terrorisme. – La France a été confrontée à diverses attaques terroristes depuis le début des années 1970. Ces attaques terroristes peuvent utiliser plusieurs terrains (par voie aérienne, terrestre ou maritime). Ces vagues successives d'actions se sont multipliées dans les années 1980. Une nouvelle série d'attaques terroristes a frappé le pays entre juillet et octobre 1995. Par la suite, des lois antiterroristes seront adoptées après cette série noire. D'autres textes seront votés en réaction aux attentats du 11 septembre 2001, mais également aux attentats de Madrid en 2004 et de Londres en 2005. Dans les années 1990, le code pénal verra apparaître l'expression « *association de malfaiteurs en relation avec une entreprise terroriste* ». En 1996, ce délit devient passible de 10 ans d'emprisonnement. A partir de 2006, un nouveau phénomène va se développer, il s'agit du « *cyber terrorisme* », qui fera son apparition dans les textes.

48.- Les caractéristiques du terrorisme. – Trois objectifs caractérisent le terrorisme. Tout d'abord le terroriste a pour premier objectif d'attirer l'attention de façon brutale et violente. Ensuite, le second objectif que poursuit le terroriste est le besoin d'être reconnu, identifié, de manière à ne pas oublier son nom. Enfin, le dernier objectif que poursuit le terroriste est la mise en image symbolique de la force de destruction.

49.- Terrorisme et piraterie quelle différence ? – Hors temps de guerre, les actes de violence dans le domaine maritime sont principalement de deux sortes : la piraterie, qui est pratiquée à des fins privées, et le terrorisme qui poursuit des objectifs politiques. Répondant à des objectifs différents, ces deux formes de violence constituent une menace pour les navires de commerce qui transportent plus de 90% du fret mondial. Leur éventuelle collusion, pourrait avoir des conséquences très importantes sur une économie mondiale fragilisée. Le point qui les rassemble est qu'elles mènent toutes les deux des activités illégales. « *La mer couvre 71% de la surface du globe et constitue un espace pour l'essentiel libre de toute emprise étatique et impossible à*

⁸⁷ Citation de V. HUGO, Les Misérables

contrôler. Les nombreuses actions des pirates autour de l'Afrique malgré les réactions internationales le montrent. En parallèle, la mouvance terroriste islamiste développe une stratégie d'attaque de l'économie mondiale dont les flux maritimes constituent un des principaux piliers. Les liens des deux activités avec la criminalité les rapprochent également. Le terrorisme les entretient pour des raisons logistiques et financières, alors que la piraterie, avec les différents trafics, en est une composante maritime majeure »⁸⁸. Cette proximité et une complémentarité qui pourraient les rapprocher plus encore. Nous pouvons imaginer que cette entente illégale permettrait d'associer les connaissances nautiques des pirates, avec les capacités de planification des terroristes. La fusion entre ces deux activités pourraient avoir de lourdes conséquences tant au niveau économique, qu'au matériel et humain

Afin de différencier le terrorisme de la guerre ou encore de la piraterie, il faudra analyser les différentes caractéristiques qui définissent le terrorisme. Pour cela il faudra partir de la définition générale du terrorisme pour aboutir aux aspirations de ce nouveau risque.

Section 1 : Les caractéristiques du terrorisme

Nous tacherons dans les prochaines lignes de définir le terrorisme ainsi que le cyberterrorisme, qui se caractérise par des attaques commises via internet, dont certains auteurs disent que cette pratique en ligne est en lien avec des groupes terroristes. Dans un deuxième temps il s'agira de cibler quel sont les principaux objectifs que poursuit cette menace.

I – La définition du terrorisme

50.- Présentation. – De façon générale il n'existe pas de définition universelle du terrorisme. Chaque pays lui donne sa propre définition en fonction de son histoire. Certains qualifient le terrorisme « *d'arme de guerre nouvelle* »⁸⁹. Pour Carl Von Clausewitz, « *l'intention politique est la fin recherchée, la guerre en est le moyen, et le moyen ne peut être conçu sans fin* ».

51.- Définition générale. – Dans le dictionnaire on peut trouver la définition suivante du terrorisme « *Ensemble d'actes de violence (attentats, prises d'otages, etc.) commis par une organisation ou un individu pour créer un climat d'insécurité, pour exercer un chantage sur un gouvernement, pour satisfaire une haine à l'égard d'une communauté, d'un pays, d'un système* »⁹⁰.

52.- Définition dans le livre blanc. – La France définit le terrorisme, dans son Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2013, comme « *un mode d'action auquel ont recours des adversaires qui s'affranchissent des règles de guerre conventionnelle pour compenser l'insuffisance de leurs moyens et atteindre leurs objectifs politiques* ».

⁸⁸ EchoGeo : Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui, 2009 : <https://journals.openedition.org/echogeo/11405>

⁸⁹ Le Colonel TRINQUIER qui étudie les guerres d'Indochine et d'Algérie

⁹⁰ Définition du Dictionnaire de Français LAROUSSE, 2018

Par ailleurs, le Livre blanc ajoute que le terrorisme « *frappe sans discernement des civils et que la violence qu'il déploie vise d'abord à tirer parti des effets que son irruption brutale produit sur les opinions publiques pour contraindre les gouvernements* ».

53.- La définition des actes terroristes dans le Code pénal. – Selon l'article 421-1 du code pénal, « *il y a acte de terrorisme dès lors qu'un crime ou un délit incriminé par le code pénal existe et que ces crimes ou délits ont un rapport avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur. Ces actes de terrorisme sont énumérés de manière limitative et punis de peines aggravées* »⁹¹. Le troisième article de la loi du 13 novembre 2014 complète la liste des actes terroristes en y ajoutant, à titre d'exemple, « *la diffusion de procédés permettant la fabrication d'engins de destruction* »⁹².

54.- Terrorisme et crime de guerre. – Nous pourrions nous demander si le terrorisme se définit comme un crime de guerre. La doctrine a beaucoup débattu sur ce sujet assez complexe. Il faut se référer à la nature même du terrorisme. Le crime de guerre se caractérise par un conflit armé, plus généralement une situation de guerre. Il faudra voir par la suite le droit applicable qui relève de ce conflit armé. La question est donc de savoir si le terrorisme est un conflit armé au sens des règles du *jus in bello*. Au vu des événements du 11 septembre 2001 la question prend toute son importance, car ces attentats ont souvent été qualifiés « *d'actes de guerre* »⁹³. Mais pour être qualifié de crime de guerre, il faut être dans un contexte de conflit armé, or il n'est pas sûr que cette condition soit remplie en l'espèce. L'une des conditions pour être qualifié de conflit armé, est qu'il faut pouvoir identifier expressément au moins deux parties. Ce n'est pas le cas des terroristes qui opèrent pour la plupart dans la clandestinité. Cependant ce n'est pas toujours le cas. La frontière entre terrorisme et conflit armé est donc assez difficile à tracer. De manière générale, il est assez rare que les juristes qualifient ces attentats de crime de guerre.

55.- Définition du cyberterrorisme. – C'est un terme récent, introduit en 1966, qui a été défini par l'Américain Barry Collin⁹⁴ comme « *la convergence du monde physique et du monde virtuel* ». Le cyberterrorisme fait référence à des nouvelles menaces qui affectent gravement les réseaux de communication numérique. Le cyberterrorisme peut se définir comme « *l'ensemble des attaques graves (virus, piratage, etc.) et à grande échelle, des ordinateurs, des réseaux et des systèmes informatiques d'une entreprise, d'une institution ou d'un État, commises dans le but d'entraîner une désorganisation générale susceptible de créer la panique. Les systèmes informatiques des centrales nucléaires, des tours de contrôles du transport aérien, de certains médias etc., en constituent autant de cibles stratégiques* »⁹⁵. Cette définition est sujette à des controverses. En effet, deux approches s'opposent. Il y a tout d'abord une

⁹¹ Article 421-3 et suivants du Code pénal

⁹² Village de la justice : Focus sur les dispositions légales en matière de terrorisme, 2015 : <https://www.village-justice.com/articles/focus-sur-les-dispositions-LEgales,18758.html>

⁹³ Le président Américain G.W. BUSH a qualifié les attentats du 11 septembre 2001 « *d'actes de guerre* » devant le congrès le 20 septembre 2001 dans un discours (voir *DAI*, 1^{er} novembre 2001, n°21, P. 833)

⁹⁴ Organisation américaine Institute for Security and Intelligence

⁹⁵ http://www.ira-nantes.gouv.fr/seminaire/cyberterrorisme/i-le-cyberterrorisme-definitions-et-enjeux/#_ftn1

définition extensive qui considère le cyberterrorisme comme des pratiques en ligne commandées par des groupes terroristes. Puis il y a une définition restrictive qui considère le cyberterrorisme comme des attaques commises via le réseau Internet, qui serait utilisé comme une arme. Les spécialistes n'arrivent pas à se mettre d'accord sur ces deux définitions très différentes qui qualifient cette nouvelle pratique. Cependant il ne faut confondre le cyberterrorisme avec la cybercriminalité. En juin 2015, un rapport du Parlement européen⁹⁶ précise que « *la cybercriminalité regroupe toutes les infractions pénales tentées ou commises à l'encontre ou au moyen d'un système d'information et de communication, principalement Internet* ».

La cybercriminalité est une notion plus large, qui désigne tous les délits et actes criminels commis via les réseaux. En ce sens, le cyberterrorisme n'est qu'une composante de la cybercriminalité. Il y a plusieurs formes de terrorisme qui poursuivent chacun des objectifs différents. Au total il existe quatre formes bien distinctes que nous allons développer dans la prochaine partie. Il s'agira également d'évoquer les buts du cyberterrorisme, que l'on pourra décomposer en trois formes.

II – Les objectifs du terrorisme

56.- Citation. – Olivier DOUVILLE « *l'objectif du terrorisme, c'est de diviser la Société Française* »⁹⁷. L'objectif des terroristes est de créer des barrières entre les populations. Le but est de déclencher des affrontements entre Européens.

57.- Les différents types de terrorisme. – Il y a plusieurs sortes de terroristes qui poursuivent chacun des objectifs bien différents. Il y a tout d'abord le terrorisme individuel, où les individus agissent par eux-mêmes, à la demande de quelqu'un situé le plus souvent en Syrie ou en Irak et cette personne incite à passer à l'action. C'est par exemple le cas de l'attentat à Nice en 2016 ou à Manchester en 2017. Ensuite, il y a le terrorisme organisé qui est soutenu par plusieurs idéologies : extrêmes gauche ou droite, djihadistes, salafistes, narcotrafiquants. Cela permet d'utiliser la terreur à des fins politiques, religieuses ou idéologiques. Puis, il y a le terrorisme d'État qui consiste en « *l'exercice de la terreur par un État sur sa propre population comme méthode de gouvernement* »⁹⁸. Enfin il y a le terrorisme économique qui vise à déstabiliser l'économie d'une Société ou d'un État tiers. Nous allons développer par la suite chaque type de terrorisme et les objectifs qu'ils poursuivent chacun dans leur propre domaine.

58.- Le terrorisme individuel. – Cette forme de terrorisme est assez récente, elle s'est développée à la fin du XIX^{ème} et au début du XX^{ème}. Il a pour objectif une vengeance contre une idée politique opposée à celle du terroriste. Sont visés le plus souvent des représentants d'un parti politique. « *Ce terrorisme a été pratiqué par quelques anarchistes comme Ravachol vengeant la Répression de Fourmies en*

⁹⁶ Rapport de la commission de la culture, de la science, de l'éducation et des médias au Conseil européen, *Renforcer la coopération contre le cyberterrorisme et d'autres attaques de grande ampleur sur Internet*, juin 2015.

⁹⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Terrorisme_d%27%C3%89tat

1891 et Sante Geronimo Caserio vengeant la répression exercée sur les anarchistes en assassinant en 1894 le président Sadi Carnot »⁹⁹.

59.- Le terrorisme organisé. – « Dans les années 1960 et 1970, le terrorisme d'extrême gauche et d'extrême droite était le plus important, ayant des buts politiques différents, menant à une lutte directe ou indirecte avec l'État, dans le but (pour l'extrême gauche) de radicaliser politiquement la société vers des questions sociales, ou (pour l'extrême droite) d'imposer le débat nationaliste et/ou, dans une stratégie de tension, de créer une situation amenant l'État à faire descendre la police ou l'armée dans les rues »¹⁰⁰. Les membres des groupes terroristes s'appellent « des résistants » car ils considèrent qu'ils résistent à l'oppression du pouvoir politique mis en place. A partir des années 1990, le terrorisme islamiste a commencé à faire son apparition sur la scène internationale. Ils se considèrent comme des combattants de Dieu, menant une guerre sainte. Dans cette forme de terrorisme, l'objectif est différent, c'est une démonstration de force contre des États où le pouvoir religieux extrémiste tente de renverser les gouvernements. Dans les années 1960, le Ku Klux Klan, aux États-Unis mène un terrorisme contre la population noire.

60.- Le terrorisme d'État. – Cette forme de terrorisme remonte à la révolution Française, lorsque des terroristes décapitaient des proches du roi, comme ses ministres, le gouverneur de la bastille ou encore ses gardes, afin de pousser le roi à fuir à l'étranger pour qu'il perde ses droits à la couronne. Ces actions terroristes sont commanditées par l'État, les méthodes employées sont les mêmes que pour le terrorisme individuel ou le terrorisme organisé, sauf qu'il est couvert par l'État. Les méthodes utilisées sont les mêmes que les méthodes du terrorisme. Plusieurs combats terroristes sont menés par les services secrets à des fins politiques, mais sont ignorés par la population afin d'éviter des débordements. Comme exemple de terrorisme d'État on peut citer la création d'une organisation par le gouvernement Israélien au Liban, dans le but de commettre plusieurs attentats terroristes et de semer le chaos. Les terrorismes d'État les plus célèbres sont « les brigades rouges », qui désignaient une organisation terroriste d'extrême gauche Italienne infiltrée par la CIA pour discréditer le parti communiste Italien. On peut également citer « Al-Qaïda » qui était une organisation terroriste islamiste qui a permis de chasser les Russes d'Afghanistan et qui a organisé et revendiqué les attentats du 11 septembre.

61.- Le terrorisme Économique. – On associe le terme « terrorisme » à un pays, une entreprise ou un groupe accusé de pratiques abusives. Ce terrorisme est utilisé pour désigner une tentative de déstabilisation économique par un groupe. « Le Centre de politique de sécurité de Genève a défini en 2005 le terrorisme économique de la façon suivante Contrairement à la "guerre économique", qui est menée par des États contre d'autres États, le "terrorisme économique" serait mené par des entités transnationales ou non-gouvernementales. Elle supposerait des actions variées, coordonnées et sophistiquées, ou des actes massifs de déstabilisation pour désorganiser la stabilité économique et financière d'un État, d'un groupe d'États ou d'une société (telle une société occidentale à l'économie de marché) pour des motifs idéologiques ou religieux. Ces actions, si menées, pourraient être violentes ou non. Elles pourraient avoir des

⁹⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Terrorisme#Terrorisme_individuel

¹⁰⁰ *Idem*

effets immédiats ou infliger des effets psychologiques qui à leur tour peuvent avoir des conséquences économiques. »

62.- Les objectifs du cyberterrorisme. – Le cyberterrorisme est composé de trois formes principales d’attaques : le cyber-sabotage, l’espionnage et la déstabilisation. Tout d’abord le sabotage informatique ou cyber-sabotage « *C’est le fait de rendre inopérant tout ou partie d’un système d’information d’une organisation via une attaque informatique* »¹⁰¹. Le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2013 définit la menace de sabotage. Cette menace est prise en compte par l’ANSSI. Le sabotage « *s’apparente à une « panne organisée », frappant tout ou partie des systèmes, selon le type d’atteinte recherché – désorganisation durable ou non, médiatisée ou non, plus ou moins coûteuse à réparer* »¹⁰². Il est difficile d’appréhender parfois ces actes de malveillance car les organisations ne sont pas toujours préparées à faire face à de telles attaques. En France, il n’y a pas eu d’attaque massive, contrairement à certains pays étrangers. Nous pouvons citer l’exemple du groupe pétrolier saoudien AramCo, attaqué par un virus en 2012. Le plus grand producteur de pétrole a été la cible de hackers, au total 30 000 ordinateurs touchés. La seconde forme d’attaque de cyberterrorisme est l’espionnage qui « *consiste à s’insérer au sein de sites d’États ou d’entreprises pour y prendre des contenus sensibles concernant des projets secrets, des brevets, etc. Sont qualifiées d’opérations d’espionnage : la violation de correspondance et de communication électronique, la commercialisation illicite d’appareils conçus pour intercepter les communications électroniques ou conversations, et même la publicité pour ces appareils* »¹⁰³. Le cyberespionnage concerne essentiellement les États entre eux, plutôt qu’un État et un groupe terroriste. Cependant, il n’est pas évident de faire la différence car les groupes terroristes sont pour l’essentiel soutenus par des États. Ces atteintes informationnelles ont deux objectifs différents : soit troubler l’ordre public en véhiculant des informations sensibles, soit impacter le rayon d’influence de l’État sur la scène internationale, en procédant à la capture d’informations sensibles. Par exemple, la récolte d’informations confidentielles de façon frauduleuse à des fins concurrentielles. Ce sont les domaines économique et militaire qui sont visés essentiellement. Depuis la Loi de 1968¹⁰⁴ « *le fait de communiquer à des autorités publiques étrangères, des renseignements d’ordre économique, commercial ou industriel, financier ou technique de nature à porter atteinte à la souveraineté ou aux intérêts économiques essentiels de la France est puni de 6 mois d’emprisonnement et de 18 000€ d’amende* ». La dernière forme d’attaque de cyberterrorisme est la déstabilisation qui a pour cibles les gouvernements et les entreprises. Ces attaques peuvent toucher beaucoup de victimes en peu de temps. Le but de ces actions vise à porter atteinte à la crédibilité et à l’image de l’organisation victime mais aussi à désorganiser le site attaqué.

¹⁰¹ http://www.ira-nantes.gouv.fr/seminaire/cyberterrorisme/i-le-cyberterrorisme-definitions-et-enjeux/#_ftn1

¹⁰² *Idem*

¹⁰³ *Idem*

¹⁰⁴ Loi n°68-678 du 26 juillet 1968 relative à la communication de documents et renseignements d’ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique à des personnes physiques ou morales étrangères

Dans la prochaine partie, il s'agira d'analyser dans un premier temps les lois qui ont le plus marqué l'évolution, la protection et la répression de cette menace. Puis, on tâchera de développer les sources du droit international en s'intéressant uniquement aux Conventions qui concernent le terrorisme maritime. En effet, depuis l'attentat de l'Achille Lauro, la communauté internationale a adopté un texte qui a permis une meilleure répression des attentats terroristes commis sur un navire. A ce texte international vient s'ajouter d'autres Conventions et protocoles qui viennent renforcer cette protection.

Section 2 : Le droit applicable au terrorisme

I – Les sources nationales

63.- Présentation. – Suite aux attentats de janvier 2015 à Paris, il devient nécessaire de renforcer l'arsenal législatif contre le terrorisme. Après la série d'attentats du 13 novembre 2015, le président de la République souhaite une révision de la Constitution pour « *agir contre le terrorisme de guerre* ». Nous pouvons constater que le président assimile le terrorisme à une guerre. En effet, nous avons affaire à une nouvelle forme de guerre : le terrorisme. Par la suite, le président Hollande annoncera l'abandon du projet de loi constitutionnelle « *de protection de la Nation* ». Cependant de nouveaux textes de lutte contre le terrorisme vont faire leur apparition. Nous allons revenir sur les principaux textes législatifs qui ont marqué le renforcement de la sécurité intérieure et qui essayent de lutter contre ce nouveau fléau.

64.- Loi n° 86-1020 du 9 septembre 1986 relative à la lutte contre le terrorisme et aux atteintes à la sûreté de l'État. – Cette loi, appelée aussi « *Loi Pasqua* », définit la notion de terrorisme et en tire des conséquences procédurales : « *extension de la durée de la garde à vue à quatre jours, report de l'intervention de l'avocat à la 72^e heure de garde à vue, alourdissement des peines, incrimination de l'apologie de terrorisme, indemnisation des victimes de terrorisme (alimentée par un fonds prélevé sur les assurances privées), autorisation des perquisitions domiciliaires même sans l'assentiment des personnes suspectées, exemption de peines pour des criminels qui empêchent la réalisation d'un attentat* »¹⁰⁵. « *Le texte crée un corps spécialisé de juges d'instruction et de procureurs, le service central de lutte antiterroriste, communément appelé « 14^{ème} section du parquet », pour traiter tous les dossiers de terrorisme. Pour les crimes de terrorisme, sont institués les procès devant des magistrats professionnels à la cour d'assises de Paris, ce qui constitue une exception à la règle du procès de cour d'assises devant un jury populaire* »¹⁰⁶. Nous étudierons davantage cette loi dans la deuxième partie¹⁰⁷ concernant l'assurance obligatoire contre les attentats et les actes de terrorisme.

¹⁰⁵ https://fr.wikipedia.org/wiki/Loi_relative_%C3%A0_la_lutte_contre_le_terrorisme_et_aux_atteintes_%C3%A0_la_s%C3%BBret%C3%A9_de_l%2E%80%99%C3%89tat

¹⁰⁶ Vie publique, Trente ans de législation antiterroriste, 2018 : <http://www.vie-publique.fr/chronologie/chronos-thematiques/trente-ans-legislation-antiterroriste.html>

¹⁰⁷ Partie 2 : La gestion des risques exceptionnels : La prééminence des garanties assurantielles - Chapitre 2 : La gestion des risques exceptionnels et leur appréhension nouvelle par la technique assurantielle - Section 2 : Vers un renforcement des garanties assurantielles dans le cadre du terrorisme

65.- Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne. – « Cette loi renforce les pouvoirs des agents de police judiciaire en matière de contrôles d'identité pour lutter contre le terrorisme (fouille des véhicules, dans les zones portuaires, les aérodromes), ou des agents de sécurité privés, qui sous condition d'être habilités par un représentant de l'État, peuvent procéder à des fouilles et palpations en cas de forte suspicion ; cette fouille est censée être soumise à un accord de la personne suspectée. La « fouille au corps » peut être poussée jusqu'à des « sondages anatomiques », mais ne peut être pratiquée que dans un établissement de type commissariat ou gendarmerie. La loi crée le délit de financement des actes de terrorisme et prévoit la peine de confiscation générale de l'ensemble des biens des personnes coupables d'actes de terrorisme »¹⁰⁸.

66.- Loi n° 2002-1094 du 29 août 2002 d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure. – « Cette loi met en place une nouvelle politique, une « nouvelle architecture institutionnelle », avec des moyens considérablement accrus au profit de la police et de la gendarmerie nationales, afin que l'État puisse assurer la sécurité sur son territoire dans les meilleures conditions possibles, et inverser ainsi l'inflation des crimes et délits »¹⁰⁹. « Un article annexe à la loi est consacré au renforcement de la lutte contre la menace terroriste et la criminalité organisée : il s'agit de rendre plus efficaces la recherche et l'exploitation du renseignement en renforçant la collaboration entre services et la formation au renseignement, de développer au niveau international les coopérations institutionnelles. La loi prévoit la création d'une nouvelle base de données informatique, dite Application de Rapprochement, d'Identification et d'Analyse pour les Enquêteurs (ARIANE) qui devrait regrouper en 2008 les informations de deux fichiers, le Système de Traitement des Infractions Constatées (STIC) et le Système Judiciaire de Documentation et d'Exploitation (JUDEX) »¹¹⁰.

67.- Loi n° 2011-392 du 14 avril 2011 relative à la garde à vue. – Pour la première fois en droit français, une définition de la garde à vue est donnée « La garde à vue est une mesure de contrainte décidée par un officier de police judiciaire, sous le contrôle de l'autorité judiciaire, par laquelle une personne à l'encontre de laquelle il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner qu'elle a commis ou tenté de commettre un crime ou un délit puni d'une peine d'emprisonnement est maintenue à la disposition des enquêteurs (...) »¹¹¹. Dans le cadre d'une garde à vue, cette loi permet de renforcer la présence de l'avocat, notamment en matière de terrorisme. Cependant, dans ce dernier cas, la garde à vue demeure particulière. Tout d'abord, elle concerne le report de l'accès à l'avocat en raison de circonstances particulières. Il peut s'agir par exemple d'un report pour la conservation de preuves. Ensuite, la durée maximum de la garde peut être prolongée à 96 heures par un magistrat, pour les auteurs ou complices d'une infraction¹¹². Exceptionnellement, elle

¹⁰⁸ Vie publique, Trente ans de législation antiterroriste, 2018 : <http://www.vie-publique.fr/chronologie/chronos-thematiques/trente-ans-legislation-antiterroriste.html>

¹⁰⁹ Revue Lamy droit des affaires, N° 53, 1^{er} octobre 2002

¹¹⁰ Vie publique, Trente ans de législation antiterroriste, 2018 : <http://www.vie-publique.fr/chronologie/chronos-thematiques/trente-ans-legislation-antiterroriste.html>

¹¹¹ Article 62-2 du Code de procédure pénale

¹¹² En droit commun la garde à vue est de 48 heures

peut être portée à 144 heures s'il existe un risque sérieux et imminent d'une attaque terroriste en France ou à l'étranger.

68.- Loi n° 2014-1353 du 13 novembre 2014 renforçant les dispositions relatives à la lutte contre le terrorisme. – L'objet de cette loi est d'adapter la législation relative à la lutte contre le terrorisme afin de prendre en compte des évolutions inquiétantes, qui concernent la nature des actes et le comportement des auteurs. Il « vise à renforcer les moyens de lutte contre la propagande terroriste, tant sur le plan de la procédure pénale qu'en matière de police administrative »¹¹³. « La loi prévoit notamment la création des dispositifs d'interdiction administrative de sortie du territoire français et d'interdiction administrative du territoire. Elle pénalise la provocation à la commission d'actes terroristes et l'apologie du terrorisme. La loi crée le délit d'entreprise terroriste individuelle et prévoit la possibilité pour l'autorité administrative de demander aux hébergeurs de sites internet le retrait de contenus terroristes »¹¹⁴.

69.- Loi n° 2016-731 du 3 juin 2016 renforçant la lutte contre le crime organisé, le terrorisme et leur financement, et améliorant l'efficacité et les garanties de la procédure pénale. – « La loi entend renforcer l'efficacité de la lutte contre la criminalité organisée et le terrorisme en donnant aux juges et aux procureurs de nouveaux moyens d'investigation : perquisitions de nuit possibles dans des domiciles en matière de terrorisme et en cas de risque d'atteinte à la vie, utilisation de dispositifs techniques de proximité pour capter directement les données de connexion nécessaires à l'identification d'un équipement terminal ou du numéro d'abonnement de son utilisateur (IMSI catcher) »¹¹⁵. Le texte prévoit également de renforcer les contrôles dans des lieux publics accueillant des grands événements.

70.- Loi n° 2017-1510 du 30 octobre 2017 renforçant la sécurité intérieure et la lutte contre le terrorisme. – Suite aux attentats du 13 novembre 2015, la France demeure sous le régime de l'état d'urgence. « L'existence d'un danger permanent sur le territoire Français, nécessitait de demander au Parlement de prolonger l'état d'urgence. L'État d'urgence reste toutefois un régime à caractère temporaire justifié par des circonstances exceptionnelles. C'est pourquoi le gouvernement estime nécessaire face au caractère durable des menaces liées aux nouvelles formes de terrorisme de doter l'État de nouveaux instruments permanents de prévention et de lutte contre le terrorisme, en réservant les outils de l'état d'urgence à une situation exceptionnelle »¹¹⁶. Le texte déposé au Sénat par Gérard COLLOMB¹¹⁷ est composé de quatre chapitres. « Le chapitre Ier regroupe un ensemble de dispositions renforçant la prévention d'actes de terrorisme en créant dans le droit commun des outils adaptés à la lutte anti-terroriste contemporaine. Le chapitre II porte sur les mesures relatives

¹¹³ Sénat, Lutte contre le terrorisme, 2014 : <https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl13-807.html>

¹¹⁴ Défenseur des droits, République Française, Loi n°2014-1353 14 novembre 2014 renforçant les dispositions relatives à la lutte contre le terrorisme : https://juridique.defenseurdesdroits.fr/index.php?lvl=notice_display&id=12932

¹¹⁵ Vie publique, Trente ans de législation antiterroriste, 2018 : <http://www.vie-publique.fr/chronologie/chronos-thematiques/trente-ans-legislation-antiterroriste.html>

¹¹⁶ Sénat, Sécurité intérieure et lutte contre le terrorisme, 2018 : http://www.senat.fr/espace_presse/actualites/201706/securite_interieure_et_lutte_contre_le_terrorisme.html

¹¹⁷ Ministre d'État, ministre de l'intérieur

aux techniques de renseignement. Le chapitre III comprend les dispositions relatives aux contrôles dans les zones frontalières. Le chapitre IV contient les dispositions adaptant les mesures de ce projet de loi aux outre-mer »¹¹⁸

71.- Répression du cyberterrorisme. – La loi de 2013¹¹⁹ fournit un cadre juridique dans lequel peut s'envisager un principe de lutte informatique offensive. L'Article L. 2321-2 du code de la défense¹²⁰ dispose que « *Pour répondre à une attaque informatique qui vise les systèmes d'information affectant le potentiel de guerre ou économique, la sécurité ou la capacité de survie de la Nation, les services de l'État peuvent, dans les conditions fixées par le Premier Ministre, procéder aux opérations techniques nécessaires à la caractérisation de l'attaque et à la neutralisation de ses effets en accédant aux systèmes d'information qui sont à l'origine de l'attaque. Pour être en mesure de répondre aux attaques mentionnées au premier alinéa, les services de l'État déterminés par le Premier ministre peuvent détenir des équipements, des instruments, des programmes informatiques et toutes données susceptibles de permettre la réalisation d'une ou plusieurs des infractions prévues aux articles 323-1 à 323-3 du code pénal, en vue d'analyser leur conception et d'observer leur fonctionnement* ». On peut citer d'autres dispositions spécifiques au cyberterrorisme, comme l'article 421-2-6 du Code pénal qui porte sur la consultation habituelle de sites internet, élément constitutif du délit d'entreprise terroriste individuelle et l'article 421-2-5 du Code pénal qui porte sur l'apologie et la provocation au terrorisme sur internet

Le terrorisme maritime est une réalité fréquente qui est en perpétuelle évolution. Il serait donc judicieux de trouver des instruments internationaux pour réprimer ces attaques. Mais avant d'analyser les Conventions internationales, nous allons voir quelques exemples de détournement de navire, qui ont conduit à l'adoption de ces règles.

II – Les sources internationales

72.- Exemples d'attaques terroristes maritimes. – Tout d'abord, on peut citer en premier lieu, le détournement du navire de croisière *l'Achille Lauro*, le 7 octobre 1985, par des terroristes palestiniens qui prennent en otage toutes les personnes à bord. Cette attaque devient mondialement connue et donnera naissance à la Convention de Rome de 1988. Puis, en deuxième lieu, on peut citer l'attentat contre le pétrolier *Limburg* du 6 octobre 2002. Le pétrolier s'appretait à rentrer dans le port d'Ash-Shihr dans le golfe d'Aden, cependant il fut heurté par un navire lorsqu'il était à environ 25 kilomètres des côtes. Par la suite, l'attentat sera revendiqué par l'Armée islamique d'Aden-Abyane présumée liée à Al-Qaïda. L'organisation a déclaré qu'elle ne visait pas le pétrolier. Cependant nous savons que les navires commerciaux transportant des substances dangereuses¹²¹ sont vulnérables à de telles attaques.

¹¹⁸¹¹⁸ Sénat, Sécurité intérieure et lutte contre le terrorisme, 2018 :

http://www.senat.fr/espace_presse/actualites/201706/securite_interieure_et_lutte_contre_le_terrorisme.html

¹¹⁹ Loi n°2013-1168 du 18 décembre 2013 relative à la programmation militaire pour les années 2014 à 2019 et portant diverses dispositions concernant la défense et la sécurité nationale

¹²⁰ Créé par la Loi n°2013-1168 du 18 décembre 2013- article 21

¹²¹ Armes biologiques ou chimiques

73.- Convention internationale contre la prise d'otages, 1979. – Elle a été adoptée par l'Assemblée Générale des Nations Unies le 17 décembre 1979. Elle a pour objectif de « *développer une coopération internationale entre les États en ce qui concerne l'élaboration et l'adoption de mesures efficaces destinées à prévenir, réprimer et punir tous les actes de prise d'otages en tant que manifestations du terrorisme international* »¹²². Cette Convention est également applicable en matière de piraterie.

74.- La Convention de Rome de 1988. – La Convention de Rome pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime a été adoptée suite à l'affaire de l'Achille Lauro. Cette Convention établit un régime juridique applicable aux actes commis contre la navigation maritime internationale. Elle a été adoptée à Rome par l'OMI et les Nations Unies le 10 mars 1988. La Convention de Rome dispose que « *commet une infraction toute personne qui, illicitement et intentionnellement, s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence, menace de violence ou intimidation, accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, lorsque cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire, place sur un navire un dispositif ou une substance propre à le détruire ou accomplit d'autres actes contre la sécurité des navires* ». Les États ont le droit de poursuivre les auteurs d'actes de violence maritime. Cette violence concerne les actes terroristes en mer et la piraterie dans les eaux territoriales. On retient de ces dispositions que certains états parties doivent établir leur compétence sur les actes illicites. De plus elle prévoit que tous les états signataires devront soit poursuivre les coupables se trouvant sur son territoire devant ses tribunaux, soit les extradier, il y a une obligation *aut dedere aut judicare*¹²³. « *En revanche, la Convention ne modifie pas les règles concernant la compétence des états en haute mer. Seul un navire de l'État du pavillon pourra arraisonner un navire sur lequel un attentat, ne répondant pas à la qualification classique de la piraterie, a été commis. Timidité que l'on ne peut que regretter* »¹²⁴.

75.- Les faiblesses de la Convention de Rome. – Malgré le fait que la Convention de Rome couvre un certain nombre d'actes illicites, elle renferme certaines lacunes. En premier lieu, la Convention ne s'applique qu'aux États parties à la Convention. Deuxièmement, la Convention ne s'intéresse pas à la question de la prévention, elle en parle très brièvement dans son article 13. La prévention contre les actes terroristes et la piraterie est pourtant nécessaire, surtout après le silence de l'UNCLOS sur ce propos. En troisième lieu, les États parties à la Convention n'ont pas le droit d'arrêter un navire qu'ils soupçonnent d'être mêlé à des affaires de terroristes ou de pirates, commises dans des eaux territoriales. En dernier lieu, la Convention ne prévoit aucun mécanisme de sanction, il est donc difficile de réprimer les auteurs de ces actes malveillants.

76.- Le protocole du 14 octobre 2005 à la Convention de Rome de 1988. – Il ne va pas apporter de changement majeur, mais ce texte tire les leçons des événements du 11 septembre 2001. Il va élargir la notion d'infraction à « *toute utilisation contre un navire de substances explosives, radioactives ou chimiques, au transport des mêmes*

¹²² Convention internationale contre la prise d'otages (New York, 17 décembre 1979)

¹²³ Trad. : Obligation imposée à l'Etat sur le territoire duquel se trouve l'auteur présumé d'un crime de l'extrader (*aut dedere*) ou de le juger (*aut judicare*)

¹²⁴ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3^e éd., 2016, p.83

*substances sur un navire, au transport de matériaux fissibles destiné à être utilisés dans un engin nucléaire explosif, enfin à l'utilisation d'un navire d'une manière à causer morts ou dommages corporels*¹²⁵ »¹²⁶. Le protocole dresse plusieurs infractions comme « le fait d'utiliser un navire pour perpétrer un acte de terrorisme », « le transport de diverses matières à bord d'un navire, en sachant que celles-ci sont destinées à provoquer ou à menacer de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, dans l'intention de perpétrer un acte de terrorisme », « le transport à bord d'un navire de personnes ayant commis un acte de terrorisme ». De plus, le protocole établit des procédures d'arraisonnement des navires qui seraient soupçonnés d'être impliqués dans la commission d'actes malveillants.

77.- Autres Protocoles pour la sécurité de la navigation maritime. – « *Le protocole de 1988 à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental : ce protocole établit un régime juridique applicable aux actes perpétrés contre les plateformes fixes situées sur le plateau continental qui est semblable aux régimes établis pour l'aviation internationale. Le Protocole de 2005 relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental : ce Protocole adapte au contexte des plateformes fixes situées sur le plateau continental les modifications apportées à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime* »¹²⁷.

Au sein de ce Titre premier, nous avons pu nous rendre compte de l'ampleur des conséquences que la guerre et le terrorisme peuvent entraîner. Bien qu'elles soient toutes les deux différentes, ces menaces peuvent être qualifiées de guerre, on peut parler de guerre ancienne et de guerre nouvelle. Il sera l'occasion, dans le prochain titre, de découvrir un autre risque tout aussi dangereux qui existe depuis plusieurs millénaires : la piraterie.

Titre 2 : La guerre, un risque exceptionnel non exclusif

78.- Présentation générale. – A côté de la guerre et du terrorisme nous pouvons relever une nouvelle menace : la piraterie. Ces brigands règnent depuis des millénaires sur les mers et continuent encore aujourd'hui de faire leur loi. La piraterie s'est modernisée au fil des siècles et est encore plus à craindre à l'heure actuelle. Nous verrons dans un premier temps comment définir ces loups de mer, et dans un second temps nous nous intéresserons à d'autres risques qui ne sont pas forcément dangereux mais qui peuvent être très contraignants : les mouvements populaires.

¹²⁵ Cass. 29 avril 2009, Navire Junior, DMF 2009.922, obs. A. BELLAYER-ROILLE

¹²⁶ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3^e éd., 2016, p.83

¹²⁷ Nations Unies, Bureau de lutte contre le terrorisme : <http://www.un.org/fr/counterterrorism/legal-instruments.shtml>

Chapitre 1 : La piraterie, un risque maritime plurimillénaire

79.- Présentation générale. – « *Le mot pirate vient du mot grec πειρατης qui vient à son tour du verbe πειραω signifiant « s’efforcer de », « essayer de », « tenter sa chance à l’aventure ». Un pirate est une personne qui pratique la piraterie. La piraterie est la pratique, aussi vieille que la navigation, qui a pour objet l’attaque d’une embarcation dans le but de voler son chargement, et parfois le bateau tout entier. Cependant, les pirates ne se limitaient pas seulement aux autres bateaux mais parfois attaquaient des petites villes côtières*¹²⁸ ». Le pirate est lié à l’activité maritime à la différence du corsaire qui travaille pour le compte de la nation, nous étudierons la différence de ces deux personnages un peu plus loin dans notre développement¹²⁹. La piraterie maritime connaîtra son apogée pendant le XVIIIème siècle. Pour Jean-Louis Fillon, « *on est passé de la sécurité maritime, à savoir la prévention du risque accidentel d’origine naturelle ou humaine, développée depuis l’accident du Titanic en 1912, à la sûreté maritime, face aux menaces intentionnelles d’origine humaine* »¹³⁰. En 2011, le BMI a recensé 439 attaques, principalement en Somalie, dans le Golfe de Guinée et en Asie du Sud-Est. La carte répertorie les risques de piraterie dans le monde (Voir Annexe 2)

80.- Historique de la piraterie maritime. – « *La piraterie est un corollaire du commerce maritime et existait déjà dans l’Antiquité. Toutes les civilisations anciennes ayant possédé une marine l’ont pratiquée, les Phéniciens comme les Mycéniens. Jules César eut lui-même à pâtir de l’activité des pirates. Lors d’un voyage vers l’Orient entre les années 75 av. J.-C. et 74 av. J.-C., il fut capturé par ceux-ci, à hauteur de l’île de Pharmacuse, à proximité de la ville de Milet en Asie Mineure. Dès sa libération contre rançon, il entreprit de se venger. Après avoir réuni en toute hâte une flottille, il surprit et captura les pirates qu’il fit exécuter par la suite. Pompée se rendit célèbre en nettoyant la Méditerranée des pirates ciliciens* »¹³¹. « *Ovide raconte, dans les Métamorphoses, que l’une des plus merveilleuses aventures de Dyonisos, ou Bacchus chez les Romains, fut celle de son enlèvement par des pirates tyrrhéniens alors qu’il se rendait, incognito, sur l’île de Naxos. Cette aventure le conduisit, Dieu qu’il était, à jeter un sortilège sur les pirates pour les transformer en dauphins. Malgré Dyonisos et ses sortilèges, les pirates tyrrhéniens, ou étrusques, ainsi que les Crétois furent l’effroi des Hellènes* »¹³².

81.- Modernisation de l’activité. – Depuis quelques années la piraterie s’est modernisée, elle est devenue redoutable dans le Golfe d’Aden. Chaque jour, toutes sortes de navires sont attaqués par des pirates, que ce soit des navires marchands, des navires de pêches ou encore des navires de tourisme. Les zones d’échanges entre le golfe d’Aden et la Somalie sont mises à mal par la piraterie car cette zone représente une zone clé du commerce maritime international. L’action des pirates concerne les intérêts Français mais aussi les intérêts Européen. C’est pour cette raison que

¹²⁸ <https://www.histoiredumonde.net/Pirate.html>

¹²⁹ Section 1 : Les caractéristiques de la piraterie – I) La définition de la piraterie

¹³⁰ Citation de J.L. Fillon, ancien chef du Bureau du droit de la mer de la marine nationale

¹³¹ <https://www.histoiredumonde.net/Pirate.html>

¹³² <http://lewebpedagogique.com/jmthouvenin/articles-sur-des-themes-divers-de-droit-international-public/piraterie-maritime-quel-droit-pour-quelle-juridiction/>

l'intervention des forces armées européennes et mondiales est devenue inévitable dans ce climat d'insécurité.

82.- Opération ATALANTE. – L'Union Européenne mène l'opération militaire ATALANTE depuis 2008 au large des côtes de la Somalie, qui permet de lutter contre la piraterie. En effet, « *actuellement, 9 nations apportent une contribution opérationnelle permanente à l'opération : les Pays-Bas, l'Espagne, l'Allemagne, la France, la Grèce, l'Italie, la Suède, la Belgique et le Luxembourg. Plus d'une vingtaine de bâtiments et aéronefs participeront à l'opération européenne, soit plus de 1 800 militaires. Le nombre exact de bâtiments et avions de patrouille maritime participant dépend des disponibilités. Ainsi, le format de la force navale européenne évolue en permanence* »¹³³. Cette opération « *visé à contribuer : à la protection des navires du PAM qui acheminent de l'aide alimentaire aux populations déplacées de Somalie, à la protection des navires vulnérables naviguant dans le golfe d'Aden et au large des côtes de Somalie, ainsi qu'à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et des vols à main armée au large de ces côtes. La France participe à l'opération ATALANTE avec le déploiement permanent d'une frégate pendant toute la durée de l'opération et la participation ponctuelle d'un avion de patrouille maritime, ATL 2, basé à Djibouti. La France propose également un soutien logistique à l'opération avec son dispositif prépositionné à Djibouti* »¹³⁴.

Dans un premier temps nous allons tout d'abord voir ce qui caractérise la piraterie, en analysant la définition donnée par la Convention de 1982, de manière à différencier les pirates des corsaires. Puis, dans un second temps nous développerons le droit applicable à cette menace avec notamment l'emblématique Convention de Montego Bay.

Section 1 : Les caractéristiques de la piraterie

I – La définition de la piraterie

83.- Citation. – « *Comme le soulignait Fitzmaurice en 1956 : il est nécessaire de définir la piraterie avec précision, parce que ce crime donne aux navires de guerre de tous les États le droit de visite et de saisie* »¹³⁵.

84.- La définition coutumière avant les Conventions de 1958 et de 1982. – Depuis longtemps, le pirate est considéré comme l'ennemi du genre humain essentiellement pour deux raisons. Tout d'abord ses activités illégales affectent l'ensemble de la communauté internationale. Puis, aucun État ne peut être déclaré responsable pour ses actes. Toutes les nations peuvent juger et punir les pirates. Les États disposent de larges compétences concernant les navires pirates. En effet, ils peuvent les arrêter et les saisir en mer. Les États ont donné des définitions de la piraterie qui ne concordaient

¹³³Ministère des armées, Opération EU NAVFOR Somalie / Atalante, 2014 : <https://www.defense.gouv.fr/operations/operations/piraterie/dossier-de-presentations-des-operations/operation-eu-navfor-somalie-atalante>

¹³⁴ *Idem*

¹³⁵ Annuaire de la Commission du droit international, 1956, vol. I, p.

pas entre elles. « *De manière générale, était traité comme de la piraterie, tout événement de violence commis en mer par des personnes ne relevant d'aucune autorité. La définition coutumière de la piraterie est très large. Dès lors que ces actes ne pouvaient être rattachés à un État, il importait peu qu'ils aient été commis sans but de lucre, dans un espace maritime autre que la haute mer et par des passagers contre leur propre navire. The wide range of activity treated as piracy indicates a conception of piracy under customary international law that was broader and more flexible than the definition established by UNCLOS* »¹³⁶¹³⁷

85.- La définition dans le CNUDM de 1982. – Le concept de la piraterie a été codifié pour la première fois dans l'article 15 de la Convention sur la haute mer en 1958. Cet article édicte que « *Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés :*

1) Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés :

a) En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord ;

b) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

2) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate ;

3) Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes dé finis aux alinéas 1 ou 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter ».

Cette définition se retrouve maintenant à l'UNCLOS. Trois critères primordiaux se dégagent de cette définition. Le premier critère est que les pirates agissent à des fins privées, c'est d'ailleurs ce qui les différencie de la guerre ou encore du terrorisme qui poursuivent des objectifs politiques. Le deuxième critère est que deux navires au moins doivent être impliqués. Le dernier critère est que l'acte doit se produire en haute mer. Nous pourrions nous demander quels sont les actes de violence maritime qui sont couverts par la définition ? Cette définition est assez restreinte car elle ne prend pas en compte les actes impliquant un seul navire, les actes politiques, ou encore les actes commis dans les eaux territoriales et les eaux intérieures qui représentent la majorité des actes de violence commis en mer.

86.- Les faiblesses de la CNUDM de 1982. – La Convention n'oblige pas les États à prévenir et à réprimer les actes de piraterie. Les pirates ne se voient donc jamais sanctionnés par les États. Ces derniers, conformément à l'article 100 de la CNUDM, doivent juste coopérer à leur répression « *Tous les États coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État* ». Ensuite, comme nous l'avons vu précédemment, la définition de la piraterie étant assez limitée, bon nombre d'actes de violence maritime ne sont pas couverts par l'article 101 de la Convention. Par exemple

¹³⁶ ERTA (équipe de recherche sur le terrorisme et l'antiterrorisme), Piraterie et terrorisme maritime l'urgence de la modernisation du droit, 2006 : <http://www.erta-tcrg.org/ottawa/piraterie.htm>

¹³⁷ Traduction : « *Le large éventail d'activités assimilées à la piraterie indique une conception de la piraterie selon le droit international coutumier qui était plus large et plus flexible que la définition établie par l'UNCLOS* »

l'attentat de l'Achille Lauro, n'est pas pris en compte par la définition. A l'époque, le terrorisme n'étant pas une préoccupation majeure la question ne se posait pas, c'est pour cela que cet article a une portée réduite. Dans d'autres cas non couverts par l'article, on peut citer l'absence d'autorité des États, pour la prévention d'une attaque ou encore la poursuite de ses auteurs. Un autre problème qui peut se poser est celui de la qualification de certains actes. Par exemple peut-on qualifier d'acte de piraterie une attaque, dont le butin servirait à financer des activités terroristes ? Pour finir, conformément à l'article 105 de la Convention, un État ne peut poursuivre un navire pirate, que si ce dernier se trouve en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État « *Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord* ». Lorsque le navire pirate rentre dans les eaux territoriales d'un autre État, toute poursuite doit s'arrêter. De plus, seuls les « *navires de guerre ou aéronefs militaires* » peuvent intervenir ainsi que les navires ou les aéronefs affectés à un service public. Nous pouvons donc constater que le droit international sur la piraterie comporte quelques lacunes dont il serait préférable d'y remédier.

87.- Pirates, Corsaires ou flibustiers ? – Au XIV^{ème} siècle les termes de pirate et de corsaire se confondaient, ils étaient tous les deux synonymes. C'est au XV^{ème} siècle qu'un édit du roi Charles XI institua pour la première fois une règle précise. Désormais le corsaire a son statut c'est un soldat comme un autre mais qui risque plus qu'un pirate car il engage ses propres biens en plus de sa vie. C'est pour cela qu'il doit gagner plus que les autres. Les origines de la guerre de course ainsi que la découverte de l'Amérique, vont élargir l'horizon des corsaires lorsque le Pape Alexandre XI veut partager le nouveau monde entre Espagnols et Portugais. Nous allons définir plus en détail ces trois termes. Tout d'abord, un pirate, qui vient du latin *pirata*¹³⁸, c'est celui qui ignore sa patrie, tout comme les lois de la guerre. Il mène une lutte personnelle dictée par ses propres intérêts. Il ne respecte aucune règle, il pille, torture ou tue au gré des occasions. Edward TEACH dit « Barbe-Noire », est la figure la plus emblématique de la piraterie. Ensuite, « *Un corsaire est une personne (le plus souvent l'armateur, le capitaine ou le membre de l'équipage d'un navire civil armé) autorisée par une lettre de marque (également appelée « lettre de commission » ou « lettre de course ») à attaquer en temps de guerre, tout navire battant pavillon d'États ennemis, et particulièrement son trafic marchand, laissant à la flotte de guerre le soin de s'attaquer aux objectifs militaires. Les corsaires ne doivent donc pas être confondus avec les pirates puisqu'ils exercent leur activité selon les lois de la guerre, uniquement en temps de guerre et avec l'autorisation de leur gouvernement. Capturés, ils ont droit au statut de prisonnier de guerre* ». ¹³⁹ En résumé, le corsaire attaque seulement les ennemis de son pays, c'est un combattant qui défend sa patrie, il lutte dans une guerre nationale. Robert SURCOUF est un des corsaires les plus célèbres. Enfin, le flibustier, dont le terme est né entre le XVI^{ème} et le XVII^{ème} siècle dans la mer des Antilles, tient une place intermédiaire entre le corsaire et le pirate. C'est en général un ancien pirate auquel un État donne une commission en temps de guerre, mais seulement pour la durée de la guerre. Si le conflit est terminé et qu'il continue ses déprédations il redevient un hors la loi même pour ses compatriotes. « *Avec la fin de la piraterie dans*

¹³⁸ Trad. : Celui qui tente la fortune, qui est entreprenant

¹³⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_de_corsaires

les Caraïbes, le terme tomba en désuétude au XVIIème siècle pour ressusciter au milieu du XIXème siècle et désigner des citoyens américains fomentant des insurrections en Amérique latine »¹⁴⁰.

Maintenant que la différence entre pirate et corsaire nous semble plus claire, il conviendra de développer les buts de la piraterie. En effet, qu'est-ce qui peut bien pousser ces bandits à piller toutes les mers du globe ?

II – Les objectifs de la piraterie

88.- Présentation générale. – Comme nous l'avons vu précédemment, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 définit légalement l'acte de piraterie comme une « *attaque perpétrée à des fins privées sur un bateau en haute mer, avec usage de la violence, détention illégale de personnes ou de propriétés, ou vol et destruction de biens* »¹⁴¹. Par « *fins privées* » on entend les motivations personnelles du pirate, qui vont le conduire à commettre de tels actes. En effet, le pirate peut poursuivre plusieurs objectifs qui vont le pousser à la violence. Il y a tout d'abord un objectif économique, en effet l'amour de l'argent pour le pirate est plus fort que tout. Puis un objectif politique, qui a poussé certaines personnes à devenir des pirates, alors qu'ils n'avaient rien à voir avec cette activité à l'origine.

89.- Un objectif économique. – Les pirates s'attaquent essentiellement aux bateaux marchands et aux bateaux de plaisances. Dans la première situation, ils s'en prennent aux navires marchands, dans le but de voler des biens de valeur sur les navires et plus particulièrement les cargaisons de pétrole. Ils peuvent également dans certains cas, détourner le navire contre une somme d'argent importante. Nous pouvons citer deux événements qui ont marqué l'histoire de la piraterie maritime « *le détournement, en janvier 1961, du navire de commerce privé Santa Maria, battant pavillon portugais en pleine mer des Caraïbes par deux douzaines d'individus ; et du paquebot italien l'Achille Lauro, en octobre 1985, effectuant une croisière en méditerranée, dérouté par les pirates palestiniens se réclamant du Front populaire de libération de la Palestine* »¹⁴². Concernant la deuxième situation, les pirates s'attaquent aux voiliers, peu importe leur nationalité, car ils sont plutôt lents. Leur objectif est de prendre des membres de l'équipage en otage contre une demande de rançon. Les prises d'otage peuvent durer plusieurs jours, voire plusieurs mois. Prenons l'exemple du couple de plaisancier Français propriétaire du navire « *Le carré d'As* » qui avait été pris en otage dans le Golfe d'Aden, entre la Somalie et le Yémen, puis libéré le 16 septembre 2008 par la marine Française¹⁴³. L'État français conseille aux navigants d'éviter certaines zones à risques. Les autorités mettent à leur disposition un numéro d'urgence en cas de problème. Dans les deux situations, les attaques ont lieu durant la nuit, au large, dans les ports et au bord des côtes. Les pirates ne choisissent pas leur lieu d'intervention au hasard. Ils choisissent les zones où le développement du trafic maritime marchand est le plus important, à savoir l'Océan Indien qui *voit transiter*

¹⁴⁰ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Flibustier>

¹⁴¹ Article 101 CNUDM

¹⁴² Revue GéoÉconomie, « *La piraterie maritime : quels enjeux pour le golfe de Guinée ?* », Editions Choiseul, 2014/1 n°68, Par R. DUSSEY

¹⁴³ Vidéo sur YouTube, « *Somalie : enquête au pays des pirates* », https://www.youtube.com/watch?v=IUxcRQu_914

25% du trafic mondial et 75% des exportations de l'Union Européenne. Près de « 75 % des flux de conteneurs passent par l'Océan indien occidental, où sévissent les pirates somaliens. La piraterie menace le commerce international »¹⁴⁴. Dans cet océan se trouve également le Détroit de Malacca, qui est l'un des principaux passages pour le commerce international et régional. Il faut relever que les interventions des pirates sont violentes, certains utilisent des fusils d'assaut, d'autres des lance-roquettes. Ils menacent les victimes pour obtenir ce qu'ils désirent. « La piraterie aurait pour conséquence l'augmentation de prix de certains biens comme les céréales au Kenya (+ 20\$ par tonne) ou encore le pétrole (+ 0,40 \$ par baril), et dans certains cas, une baisse du PIB de 4 points, comme par exemple aux Seychelles. Enfin, la présence pirate réduirait la pêche dans l'océan indien »¹⁴⁵. Selon le Ministère des Armées, « le paradoxe des biens publics internationaux est qu'il n'existe pas d'instance internationale capable d'imposer le financement des opérations. Pour l'heure, des pays qui ont une flottille importante n'ont pas les moyens de défendre leurs navires ».

90.- Un objectif politique. – Toutes les grandes compagnies pétrolières Française et étrangères sont présentes au large de l'Afrique de l'Ouest, plus précisément dans le Golfe de Guinée. « L'or noir »¹⁴⁶ est le centre de toutes les convoitises, de tous les enjeux, c'est pour cette raison qu'il est important de protéger cette ressource financière. La principale menace de cette ressource, c'est la piraterie. Ce fléau vise les navires qui travaillent pour l'industrie pétrolière. Nous pourrions nous demander la raison qui les pousse à attaquer ces pétroliers ? Tout simplement car le pays redistribuerait mal les richesses acquises via le pétrole. Par conséquent la population veut reprendre ce qui lui est dû en cherchant son propre moyen pour subvenir à ses besoins : la piraterie. Se voyant privés de leurs ressources, certains sont devenus des pirates pour pouvoir subvenir à leur besoins, mais aussi pour récupérer ce qui leur appartient. Le capitaine Pottengal Mukundan, directeur du BMI précise que « le nombre d'attaques dans le Golfe de Guinée pourrait être encore plus élevé que nos chiffres, car de nombreux incidents ne sont toujours pas signalés. » La situation en Somalie est à peu près identique. Ce pays est l'un des plus pauvres au monde, il dépend fortement des aides humanitaires. Ceux qui ne font pas de trafic ont tout juste de quoi se nourrir. « Auparavant, les pirates étaient de simples pêcheurs de langoustes. Puis, entre 1990 et 2000, les pêcheurs Somaliens ont vu leurs eaux pillées par des bateaux yéménites, puis asiatiques, sans que personne ne s'y oppose. Ils ont été privés de leurs ressources, soit une pêche illégale estimée à 25% du total des prises. Les pêcheurs Somaliens se sont mis en colère et sont devenus pirates. La piraterie aujourd'hui est une réaction à ce pillage ».¹⁴⁷ En 2004, les côtes Somaliennes se sont vues dévastées par le tsunami qui détruira l'outil de travail des pêcheurs. « Des conteneurs éventrés avec des déchets industriels et hospitaliers se sont échoués sur les plages. Cela a révélé que la Somalie avait servi de poubelle pour des entreprises et des pays peu scrupuleux »¹⁴⁸. Ceci fut le moteur de l'augmentation exponentielle du nombre d'attaques pirates depuis 2004. D'autres anciens pêcheurs sont devenus ouvriers de la piraterie à cause de navires étrangers qui sont venus détruire les ressources maritimes, en déversant des barils de déchets toxiques sur les côtes Somaliennes. Ces déchets toxiques ont joué un rôle très important dans la piraterie. En effet, ils ont motivé

¹⁴⁴ Citation de P. TOURRET de l'Institut Supérieur d'économie maritime Nantes / Saint Nazaire

¹⁴⁵ <https://www.cellie.fr/2018/01/17/piraterie-maritime-moderne-lutte-consequences-et-enjeux/>

¹⁴⁶ Le pétrole

¹⁴⁷ <http://www.pirates-corsaires.com/pourquoi-y-a-t-il-des-actes-de-piraterie-en-somalie-qr2540.htm>

¹⁴⁸ *Idem*

beaucoup d'habitants de Somalie à se reconverter dans cette activité criminelle. Dans ces situations il est important de se demander qui est compétent pour réprimander de tels actes ? Nous le verrons plus en détail dans la deuxième partie¹⁴⁹, ce sont les militaires. Cependant, il arrive que les militaires arrivent beaucoup trop tard, car les pirates sont dotés d'embarcations très puissantes et très rapides ce qui leur permet de fuir très rapidement. De plus, les militaires ne peuvent pas être partout, la zone à sécuriser est beaucoup trop grande par rapport au nombre de militaires présents. « *Certains habitants Somaliens prétendent que la piraterie dans leur pays fournit un service essentiel en régulant les eaux territoriales de leur pays et en empêchant la pêche illégale et le rejet de déchets toxiques* »¹⁵⁰. C'est finalement « *Un mal pour un mal* » ...

Afin de pouvoir réprimer leurs actions, il faudra rechercher dans un deuxième temps quels sont les dispositions applicables en droit interne, mais aussi en droit international, afin d'encadrer ces activités illicites.

Section 2 : Le droit applicable à la piraterie

I – Les sources nationales

91.- Présentation. – L'adoption de lois internes est indispensable à la répression pénale de ces actes illicites. En effet, la Convention de Montego Bay ne fait pas de l'acte de piraterie une infraction pénale et de plus cette dernière est dépourvue d'effets directs depuis l'affaire *Intertanko*. Selon l'arrêt de la CJUE rendu dans cette affaire, « *la convention de Montego Bay ne met pas en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers* »¹⁵¹. Pour trouver des outils de répression de la piraterie, il faut donc se tourner vers les droits internes. Mais pas tous les droits internes ne sont disposés à les prévoir. De manière générale il est facile de réprimer les actes de piraterie commis dans les eaux territoriales ou en haute mer. Cependant certains états établissent plus rarement une incrimination pour ces crimes maritimes. Certains ordres internes qui capturent les pirates abandonnent les poursuites et les relâchent immédiatement, en raison de l'absence d'outils juridiques satisfaisants. Le code pénal Somalien en est l'illustration par excellence. En effet, l'infraction de piraterie est méconnue du code pénal. D'autres États, heureusement, prévoient la répression des actes de piraterie : par exemple, le droit des États-Unis d'Amérique qui érige la piraterie en crime.

92.- Le code Pénal Français. – Afin que les juridictions Françaises soient compétentes, il faut un lien quelconque avec la France. « *Ainsi le code pénal s'applique aux infractions : commises sur le territoire de la République (article 113-2) ; (ou) commises par un Français hors du territoire de la République (article 113-6) ; (ou) crimes lorsque la victime est de nationalité française au moment de l'infraction*

¹⁴⁹ Partie 2 : la gestion des risques exceptionnels : la prééminence des garanties assurantielles - Titre 2 : la gestion des risques exceptionnels en dehors du cadre assurantiel – Chapitre 2 : la gestion des risques exceptionnels et les actions matérielles et immatérielles – Section 1 : les actions matérielles

¹⁵⁰ <http://www.pirates-corsaires.com/pourquoi-y-a-t-il-des-actes-de-piraterie-en-somalie-qr2540.htm>

¹⁵¹ Arrêt CJCE 3 Juin 2008, International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) c/ Secretary of State for Transport, affaire C-308/06

(article 113-8). Mais le code pénal couvre également deux cas spécifiques pour les navires pour les infractions commises : à bord des navires battant un pavillon français, ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent (article 113-3) ; au-delà de la mer territoriale, dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient (article 113-12) »¹⁵². La piraterie est punie de 20 ans de réclusion criminelle « Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plate-forme fixe située sur le plateau continental, est puni de vingt ans de réclusion criminelle ». ¹⁵³ En cas d'actes de barbarie, de torture ou de mort, le pirate est condamné à la réclusion criminelle à perpétuité. Cependant les juridictions Françaises doivent faire attention à ne pas condamner injustement certains actes dont elles ne seraient pas sûres que ce soit de la piraterie. Par exemple, dans une affaire récente nous avons pu voir, la France a été condamnée par la Cour Européenne des Droits de l'Homme¹⁵⁴ en raison d'une garde à vue injustifiée de pirates Somaliens. « La Cour européenne des droits de l'homme reproche à la France de les avoir placés en garde à vue à leur arrivée sur le territoire au lieu de les présenter directement à un juge d'instruction ¹⁵⁵ ».

93.- Loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011. – Loi « relative à la lutte contre la piraterie maritime et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer », modifie les dispositions de la loi du 15 juillet 1994. « Destinée à combler les lacunes du droit français, mises en exergue à la suite des attaques des voiliers Carrés d'as et Tanit, cette nouvelle loi entend surtout apporter une réponse pertinente au fléau de la piraterie, un fléau en nette recrudescence au cours de ces deux dernières décennies, au large des côtes asiatiques et africaines »¹⁵⁶. « En ce sens, la loi nouvelle ajoute à ses deux volets existants - luttés contre le trafic illicite de stupéfiants et lutte contre l'immigration illicite par mer -, un troisième volet relatif à la lutte contre la piraterie maritime ; elle clarifie aussi les modalités de recherche et de constatation des infractions considérées, ainsi que les agents habilités à y procéder. La loi permet également de donner suite aux récentes recommandations du Conseil de sécurité des Nations Unies, notamment de sa résolution 1918 du 27 avril 2010 enjoignant les États membres à « ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne et à envisager favorablement de poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie qui ont été appréhendées au large des côtes somaliennes et d'incarcérer celles qui ont été reconnues coupables, dans le respect du droit international des droits de l'homme applicable » ».¹⁵⁷

Dans les prochaines lignes que nous évoquerons, il s'agira tout d'abord d'énoncer les instruments internationaux de sécurité et de sûreté que les navires ont à leur disposition

¹⁵² <https://www.bruxelles2.eu/2008/10/19/le-droit-applicable-pour-la-piraterie-montego-bay-et-code-penal/>

¹⁵³ Article 224-6 du Code pénal

¹⁵⁴ Dossier des pirates somaliens : La France condamnée par la CEDH (4 décembre 2014, Requêtes n°46695/10 et 54588/10)

¹⁵⁵ Journal « Libération », 2014 : http://www.liberation.fr/societe/2014/12/04/la-france-condamnee-par-la-cedh-pour-des-gardes-a-vue-injustifiees-de-pirates-somaliens_1156513

¹⁵⁶ P.A. JANSSENS, « La loi Française de lutte contre la piraterie maritime à l'épreuve des mesures pionnières adoptées par la Belgique », *Le droit maritime Français*, 1^{er} juin 2011, N° 726

¹⁵⁷ P. DELEBECQUE, « Brèves remarques sur la loi du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer Chambre », *Chambre Arbitrale Maritime de Paris*, Automne 2011, Gazette de la chambre N° 26,

pour se protéger de cette menace, puis d'énoncer les règles de conduite concernant les droits et les obligations dont disposent les usagers en mer.

II – Les sources internationales

94.- Présentation. – « Dans le domaine du droit international la piraterie est généralement considérée comme le plus ancien exemple d'utilisation du principe de juridiction universelle. Piller les navires en haute mer, bloquer les routes commerciales ou mettre en danger les communications maritimes était considéré par les états souverains comme étant *hosti humanis generis*¹⁵⁸. Puisque la piraterie, par définition, est pratiquée en dehors des juridictions nationales, les poursuites engagées par des états souverains contre des pirates constituent une situation juridique exceptionnelle »¹⁵⁹. Le droit international est essentiel pour permettre la capture des pirates en haute mer par des navires, dont le pavillon est différent de celui du navire pirate.

95.- La Convention SOLAS de 1974. – La Convention internationale sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer a vu le jour suite au naufrage du Titanic en 1912. Elle a pour but de définir diverses normes relatives à la sécurité, la sûreté et l'exploitation des navires. « Cette convention s'applique en grande partie aux navires de passagers mais aussi aux cargos de jauge brute supérieure ou égale à 500 UMS qui effectuent des voyages en eaux internationales. La SOLAS est le traité le plus important concernant la sécurité et la sûreté des navires marchands »¹⁶⁰. « Le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS sur les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime comprend le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), lequel est un instrument obligatoire pour les États Parties à la Convention. Le but du Code ISPS est de s'assurer que les navires de haute mer et les installations portuaires applicables des États Membres de l'OMI mettent en œuvre les normes les plus stricts possibles en matière de sûreté »¹⁶¹. Le code ISPS est composé de deux parties, une partie qui est obligatoire et une autre qui n'est pas obligatoire, il s'agit de simples recommandations. Il a été adopté en 2002, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, lorsqu'une envie d'établir une procédure internationale sur la sûreté des installations portuaires et des navires est apparue. « En France le certificat de sûreté d'un navire est délivré par les inspecteurs des affaires maritimes ayant la qualification d'auditeur ISPS à l'issue d'un audit à bord du navire. Le plan de sûreté doit être défini par les infrastructures portuaires et par les navires. Ce plan recense les moyens de lutte ou de protection, les zones de rassemblement du personnel, les localisations des boutons d'alerte à distance du SSAS, le descriptif des actions relatives aux niveaux de sûreté et de manière générale toute information utile dans le cas d'une situation de menace. C'est un document confidentiel »¹⁶². En outre, ce code prévoit la désignation d'officiers de sécurité, la mise en place de plans de

¹⁵⁸ Trad. : Crimes contre l'humanité

¹⁵⁹ <https://www.histoiredumonde.net/Pirate.html>

¹⁶⁰ <https://fr.wikipedia.org/wiki/SOLAS>

¹⁶¹ OMI, Sûreté maritime et piraterie :

<http://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>

¹⁶² https://fr.wikipedia.org/wiki/Code_international_pour_la_s%C3%BBret%C3%A9_des_navires_et_des_installations_portuaires

sureté ou encore la traçabilité des marchandises. La Convention SOLAS et le Code ISPS peuvent également s'appliquer au terrorisme.

96.- La Convention de Montego Bay 1982. – La convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dite convention de Montego Bay ou UNCLOS, a été élaborée et adoptée par l'ONU. Cette Convention est essentielle à la navigation maritime car elle pose une multitude de règles de conduite sur les droits et les obligations des usagers en mer. L'article 105 de la Convention érige le principe de saisie d'un navire ou d'un aéronef pirate. L'article dispose que « *Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord* ». Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie sont compétents pour se prononcer sur les peines à infliger. En cas de saisie arbitraire c'est l'état qui est responsable « *lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'État qui y a procédé est responsable vis-à-vis de l'État dont le navire ou l'aéronef a la nationalité de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait* ». L'article 104 de la Convention érige le principe de la conservation ou de la perte de la nationalité d'un navire ou d'un aéronef pirate. En effet, les navires pirates ne perdent pas leur nationalité du seul fait qu'ils soient pirates « *Conservation ou perte de la nationalité d'un navire ou d'un aéronef pirate Un navire ou aéronef devenu pirate peut conserver sa nationalité. La conservation ou la perte de la nationalité est régie par le droit interne de l'État qui l'a conférée* »¹⁶³. La convention de Montego Bay prévoit également un droit de visite sur tout navire qui « *se livre à la piraterie* » ou est « *sans nationalité* ».

97.- La Convention SUA 1988. – Elle porteur la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, adoptée à Rome en 1988, suite à l'agression terroriste contre l'Achille Lauro en 1985. Là encore, on retrouve la Convention de Rome, déjà évoquée dans notre partie sur le terrorisme. En effet, « *la Convention oblige chaque État à prévoir dans son droit national la répression des actes de piraterie qui se déroulent dans ses eaux territoriales, ou à l'encontre d'un de ses bateaux battant pavillon ou commis par un de ses ressortissants. (52 États en font partie dont les États européens et les Seychelles mais pas la Somalie). Elle n'oblige pas, en revanche, à prévoir une disposition extra territoriale, pour les faits commis hors des eaux territoriales* »¹⁶⁴.

98.- La Convention de Palerme de 2000. – Il s'agit de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée. C'est une Convention des Nations Unies organisée et signée en décembre à Palerme. Le but de cette Convention est de lutter contre la criminalité transnationale organisée. « *Elle établit un cadre universel pour la mise en œuvre d'une coopération policière et judiciaire internationale permettant d'améliorer la prévention et la répression des phénomènes de criminalité organisée. La convention est complétée par trois protocoles*

¹⁶³ Article 104 Convention Montego bay

¹⁶⁴ <https://www.bruxelles2.eu/2008/10/19/le-droit-applicable-pour-la-piraterie-montego-bay-et-code-penal/>

additionnels relatifs à la traite des personnes, au trafic illicite de migrants, au blanchiment d'argent et à la fabrication et au trafic illicites d'armes à feu »¹⁶⁵.

99.- Bilan. – Si l'on se retrouve confronté à l'un des trois risques exceptionnels évoqués précédemment, cela pourrait entraîner de lourdes conséquences humaines, matérielles et économiques. Il est donc primordial de se protéger de ces menaces qui représentent un danger pour l'économie mondiale. Dans le deuxième chapitre il ne s'agira pas d'évoquer un risque aussi important, mais il peut lui aussi porter atteinte à l'économie dans certains cas. On étudiera donc dans le prochain chapitre les mouvements populaires et les autres faits analogues.

Chapitre 2 : Les mouvements populaires, une façon de s'exprimer

100.- Présentation. – Pour terminer notre partie sur la délimitation des risques exceptionnels, nous allons nous intéresser au quatrième risque de l'article L172-16 du code des assurances, qui concerne « *les risques de grève, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues consécutifs à des conflits de travail ou professionnels* ». Ces risques peuvent être couverts soit par l'intermédiaire de la police d'assurance « *Risque ordinaire* » par le biais de la clause 68, soit par l'intermédiaire des polices « *Risques de guerre et risques assimilés* » dans les Conventions Spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève « *Garantie Étendue* », du 1^{er} octobre 2008, modifiée le 1^{er} juillet 2009 et les Conventions Spéciales pour l'assurance des facultés¹⁶⁶ transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève « *Garantie Waterborne* », du 1^{er} octobre 2008, modifiée le 1^{er} juillet 2009.

101.- Historique de chaque mouvement populaire. – Depuis le XIX^{ème} siècle, le droit de grève constitue le moyen d'action fondamental du mouvement social français. En effet, depuis la Loi Ollivier du 25 mai 1864, il est désormais possible de faire grève. Il faudra attendre 1946 pour que ce droit acquiert une valeur constitutionnelle. Concernant le lock out, qui est la fermeture d'une entreprise en réponse à une menace de grève, il apparaît en Grande-Bretagne, dans les années 1850. En France, comme dans la plupart des pays européens, cette pratique est interdite, sauf en cas de force majeure résultant de l'impossibilité matérielle d'assurer la continuité du travail.

Pour différencier la grève, de l'émeute, de la manifestation, du lock-out ainsi que de tout autre mouvement populaire, nous serons amenés dans un premier temps à définir ces différentes actions, puis dans un second temps, à détailler les objectifs que chacun poursuit respectivement.

¹⁶⁵ https://fr.wikipedia.org/wiki/Convention_de_Palermo

¹⁶⁶ Marchandises

Section 1 : *Les caractéristiques des différents mouvements populaires*

I – La définition des différents mouvements populaires

102.- Définition du Droit de manifestation. – La liberté de manifestation est un droit de l’homme conformément à l’article 10 de la DDHC. Elle permet de s’exprimer publiquement, de faire connaître son opinion ou sa pensée. Ces mouvements sociaux et politiques permettent de manifester sans contrainte, en toute liberté. On peut manifester de différentes manières, en exprimant son soutien, son désir, son opposition, sa colère, sa peur ou encore son désaccord. *« En politique ou dans la vie sociale, une manifestation est une action collective, un rassemblement organisé dans un lieu public ou un défilé sur la voie publique, ayant pour objectif de rendre public le mécontentement ou les revendications d’un groupe, d’un parti, d’un collectif, d’une ou plusieurs organisations syndicales, etc. La manifestation peut aussi avoir un caractère symbolique ou de soutien à une cause. Elle est l’un des éléments de l’expression démocratique »*¹⁶⁷. D’autres expressions traduisent la même idée que la liberté d’expression, c’est le cas par exemple de l’expression *« liberté de réunion pacifique »* ou encore *« droit de rassemblement pacifique »*. En résumé la manifestation c’est le fait d’extérioriser ce que l’on pense ou ce que l’on ressent. C’est un rassemblement ou une réunion qui a pour objectif de faire connaître ses idées, son opinion ou son point de vue.

103.- Définition du Droit de grève. – L’OIT, ne donne pas de définition du droit de grève. Selon le préambule de la Constitution de 1946, *« Le droit de grève s’exerce dans le cadre des lois qui le réglementent »*. Ce Droit constitutionnel se définit jurisprudentiellement comme *« une cessation collective, concertée et totale, le cas échéant de manière répétée et de courte durée, du travail effectif par des salariés en visant ainsi à gêner l’organisation générale de l’entreprise en tant qu’employeur afin d’appuyer des revendications professionnelles »*¹⁶⁸. Le droit de grève est un droit collectif mais qui s’exerce individuellement et qui comme beaucoup de droit, comme le droit de manifester, peut le cas échéant dégénérer en abus. Nous pouvons également retrouver la définition du droit de grève dans le dictionnaire. En effet, la grève, qui est aussi appelée action collective *« consiste, pour les salariés d’une entreprise, d’un secteur d’activité, d’une profession, à cesser le travail de manière concertée. La grève est une épreuve de force pendant laquelle les salariés grévistes ne sont pas rémunérés tandis que l’employeur voit son activité et ses bénéfices diminuer. Venant en appui à une revendication collective ou à la défense d’intérêts communs, la grève a pour objectif de faire pression sur les dirigeants d’entreprises ou les pouvoirs publics en vue d’une négociation ou pour obtenir la satisfaction de revendications : augmentation de salaire, amélioration des conditions de travail, avantages spécifiques, annulation d’une décision... »*¹⁶⁹

¹⁶⁷ <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Manifestation.htm>

¹⁶⁸ Grève des salariés de la Société SMOVENGO – Ordonnance de référé du TGI de Paris du 14 mai 2008, P. 11§3

¹⁶⁹ <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Greve.htm>

104.- Définition du lock-out. – Le lock-out ou grève patronale, c'est tout simplement la réponse d'un employeur, à une grève de ses employés. Dans le dictionnaire on trouve la définition suivante « *La décision de fermeture de l'établissement prise par l'employeur, généralement en réponse à une grève de son personnel se dénomme "lock-out". Le lock-out est régulier lorsque le chef d'entreprise a dû fermer en raison de ce qu'il se trouvait empêché par une cause extérieure et irrésistible de donner du travail à ses salariés* ». ¹⁷⁰ Il s'agit bien d'une fermeture temporaire de l'entreprise, et non d'une fermeture définitive. « *Un lock-out est généralement utilisé lorsqu'une grève est partielle, afin de faire pression sur les grévistes, les salariés non-grévistes n'étant alors plus rémunérés. Le lock-out permet notamment de contrer une grève de quelques employés stratégiques bloquant l'entreprise, ces salariés étant soutenus financièrement par les non-grévistes* » ¹⁷¹.

105.- Définition d'émeute. – Une émeute a un caractère spontané, elle est en quelque sorte l'opposé d'une manifestation dont le régime juridique est soumis à une déclaration préalable. « *Une émeute est une manifestation spontanée, généralement violente, résultant d'une émotion collective. Les personnes qui participent à des émeutes sont appelés des émeutiers. Au sens originel une émeute désignait une émotion, liée à un événement considéré par une partie de la population comme interdit et révoltant* » ¹⁷². Prenons l'exemple de l'émeute du pain en 1789. Pendant la révolution Française les récoltes de blé étant moins importantes, le gouvernement accepte de faire venir du blé à l'étranger. A cette importation de blé vont se greffer des spéculations, le prix sur le pain va augmenter. La population affamée va se révolter contre les boulangers

Nous allons étudier dans nos prochaines lignes quelles sont les différences entre ces événements. En effet, en apparence ils se ressemblent, mais pourtant chacun poursuit des objectifs totalement différents. De plus certains droits, sont des droits reconnus par la République, d'autres n'ont qu'une valeur constitutionnelle ou encore ne sont pas reconnus dans tous les pays, c'est ce que nous allons voir dans la prochaine partie.

II – Les objectifs des différents mouvements populaires

106.- Droit de manifester. – En France, le Droit de manifester est un droit fondamental reconnu, protégé et inscrit dans la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 « *Nul ne peut être inquiété pour ses opinions, même religieuses, pourvu que leur manifestation ne trouble pas l'ordre public établi par la loi* » ¹⁷³, mais contrairement au droit de grève, le droit de manifester n'est pas inscrit en toutes lettres dans la Constitution de la V^e République. *L'idée de manifestation se retrouve également dans la CEDH « Toute personne a droit à la liberté de réunion pacifique et à la liberté d'association »* ¹⁷⁴. *Cependant il n'y a pas de texte constitutionnel Français stricto sensu qui consacre cette liberté de manifestation. Il y a tout de même eu une tentative de projet constitutionnel en 1946 qui prévoyait que « Le droit de défiler librement sur la voie publique et le droit de réunion sont garantis à tous »,*

¹⁷⁰ <https://www.dictionnaire-juridique.com/definition/lock-out.php>

¹⁷¹ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Lock-out>

¹⁷² <https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89meute>

¹⁷³ Article 10 DDHC

¹⁷⁴ Article 11 CEDH

cependant ce projet n'a pas vu le jour. Par ailleurs, une décision du Conseil Constitutionnel en 1995¹⁷⁵ a bien reconnu « *un droit d'expression collective des idées et des opinions* », mais n'a jamais consacré en tant que telle, la liberté de manifester. C'est un décret-loi de 1935¹⁷⁶ qui a pendant longtemps consacré ce principe, bien qu'il ait été abrogé par la suite en 2012. Les articles L 211-1 et suivants du Code de la sécurité intérieure décrivent le régime juridique de la liberté de manifester, il s'agit d'un régime de déclaration préalable « *Sont soumis à l'obligation d'une déclaration préalable tous cortèges, défilés et rassemblements de personnes, et, d'une façon générale, toutes manifestations sur la voie publique* »¹⁷⁷. « *Toutes manifestations sur la voie publique sont soumises à déclaration préalable au moins 3 jours francs et au maximum 15 jours francs avant la date de la manifestation à la mairie de la commune ou aux mairies des différentes communes sur le territoire desquelles la manifestation doit avoir lieu ou à la préfecture de département lorsque l'événement doit avoir lieu sur le territoire de communes où la police nationale est compétente* »¹⁷⁸. De plus, il est important d'y indiquer les coordonnées des organisateurs, l'heure, le parcours et la durée de la manifestation. De manière générale, il appartient à l'État ou à la collectivité de réparer les dommages résultant d'une manifestation.

107.- Les objectifs de la manifestation. – Comme nous l'avons vu précédemment dans sa définition, une manifestation est l'un des éléments de l'expression démocratique, qui a pour objectif de rendre public le mécontentement ou les revendications d'un groupe. C'est un instrument d'expression populaire qui sert à s'exprimer publiquement et librement sur un sujet en particulier. Nous pouvons prendre l'exemple des manifestations à Paris en faveur du mariage et de l'adoption par les homosexuels le 24 juin 2006. A l'époque ce sujet avait fait polémique, en déclenchant la colère de nombreuses personnes qui étaient contre ce projet de loi. Finalement la loi sera adoptée plus tard par le parlement, puis promulguée le 17 mai 2013. Une manifestation a également pour objectif de soutenir une cause. Prenons l'exemple des emblématiques manifestations des 10 et 11 janvier 2015 appelées « *marches républicaines* », qui se sont déroulés sur le territoire Français, en réaction aux attentats djihadistes des 7, 8 et 9 janvier 2015, qui concernaient l'attaque contre la rédaction du journal Charlie Hebdo et la prise d'otages dans un supermarché casher. Les revendications concernaient la lutte contre le terrorisme et prônaient la liberté de presse et d'expression. Ces manifestations avaient pour objectif d'apporter leur soutien aux victimes de Charlie Hebdo, avec le fameux slogan « *Nous sommes tous Charlie* ». « *Le nombre total de manifestants à travers la France est estimé par le ministère de l'Intérieur à plus de 4 millions sur les deux journées, dont plus de 1,5 million le dimanche 11 janvier à Paris, ce qui en fait le plus important rassemblement de l'histoire moderne du pays. Parallèlement, de nombreuses manifestations et rassemblements de soutien ont eu lieu dans le monde, avec en particulier 30 000 manifestants à Montréal* »¹⁷⁹.

¹⁷⁵ Arrêt Cons. Const. 18 janvier 1995, n° 94-352 DC

¹⁷⁶ Décret-loi du 23 octobre 1935

¹⁷⁷ Article L. 211 -1 du code de la sécurité intérieure

¹⁷⁸ <https://www.service-public.fr/associations/vosdroits/F21899>

¹⁷⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Manifestations_des_10_et_11_janvier_2015

108.- Les limites au Droit de manifester. – Comme toute liberté, cette liberté de manifester connaît une limite qui est de ne pas « *troubler l'ordre public* ». En effet, l'article du décret-loi de 1935 énonce que « *si l'autorité investie des pouvoirs de police estime que la manifestation projetée est de nature à troubler l'ordre public, elle l'interdit par un arrêt dûment motivé* ». L'arrêt d'interdiction doit réunir deux conditions : la première est l'existence d'un réel danger de troubles graves et la seconde est l'inexistence d'un autre moyen efficace pour maintenir l'ordre public. « *Tout arrêté d'interdiction doit être immédiatement notifié par un officier de police judiciaire aux signataires de la déclaration. Ces derniers doivent, sauf refus, signer un PV de notification. Si cette notification est impossible, la publicité doit être faite par tout moyen. Si cette interdiction est prononcée par le maire, l'arrêt d'interdiction est transmis dans les 24 heures au préfet. Si le préfet juge que cette interdiction n'est pas justifiée, il peut saisir le Tribunal Administratif afin de faire annuler l'arrêt. A l'inverse, un préfet peut se substituer au maire qui n'a pas pris d'arrêt d'interdiction, s'il juge que la manifestation est de nature à troubler l'ordre public* »¹⁸⁰. Prenons l'exemple de « *l'arrêt interdisant une manifestation de militants séparatistes basques dans une région où des groupes indépendantistes ont provoqué des attentats et commis des actions violentes* »¹⁸¹. Cependant, il est possible d'exercer un recours contre l'arrêt d'interdiction devant le Tribunal Administratif. L'autorité n'est pas obligée d'aller jusqu'à interdire la manifestation, elle dispose de moyens pour assurer son bon déroulement comme modifier l'itinéraire prévu ou encore interdire certaines banderoles.

109.- Droit de grève. – La grève a été légalisée¹⁸² progressivement en France. Le droit de grève a été par la suite reconnu par la Constitution de 1946, à la différence de la manifestation qui n'est pas reconnue par la Constitution « *Le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent* »¹⁸³. Auparavant, le droit de grève était refusé aux agents de la fonction publique en France, car elle était « *incompatible avec les nécessités du service public et la sauvegarde de l'ordre public et de l'autorité de l'État* ». ¹⁸⁴Le préambule de la Constitution de 1946 va assouplir sa jurisprudence. Il va y avoir un revirement de jurisprudence, le Conseil d'État considère que la grève est possible pour les fonctionnaires mais qu'elle peut être encadrée, de manière à « *opérer la conciliation nécessaire entre la défense des intérêts professionnels dont la grève constitue une modalité et la sauvegarde de l'intérêt général auquel elle peut être de nature à porter atteinte* »¹⁸⁵. Cependant une certaine catégorie de fonctionnaire demeure exclue du droit de grève, comme les militaires, les gardiens de prison, les douaniers, les pompiers...

110.- Les objectifs de la grève. – La grève est une action collective qui met en évidence l'existence d'un conflit collectif entre un employeur et ses salariés. Ce droit est mis à la disposition des travailleurs dont l'objectif est de manifester leurs revendications, pour défendre leurs intérêts économiques et sociaux. C'est un instrument de défense des intérêts professionnels des salariés. Elle « *se matérialise communément par une cessation collective et concertée de l'exécution de la prestation*

¹⁸⁰ <http://www.legadroit.com/droit-de-manifester.html>

¹⁸¹ CE, 23 juil. 1993, Saldou, n° 107126

¹⁸² Loi Ollivier du 25 mai 1864

¹⁸³ Alinéa 7 Constitution de 1946

¹⁸⁴ Arrêt CE, 7 août 1909, *Winkell*, n°37317, publié au recueil Lebon

¹⁸⁵ Arrêt CE, 7 juillet 1950, *Dehaene*, n°01645, publié au recueil Lebon

de travail dont l'objectif est d'obtenir la satisfaction de prétentions professionnelles auprès de l'employeur »¹⁸⁶. Nous pouvons prendre l'exemple de la grève des dockers de Hambourg de 1896-1897. C'est un des conflits de travailleurs les plus importants de l'Allemagne. Elle va durer onze semaines mais va se terminer par une défaite totale des grévistes. Cette grève aura des répercussions négatives sur l'économie du pays. En cas d'abus de droit de grève, c'est à l'entreprise concernée d'apporter la preuve qu'elle est lésée. La preuve peut être apportée par tous moyens et c'est la juridiction des référés qui est compétente.

111.- Les limites au droit de grève. – Le préambule de la Constitution de 1946 dispose que « le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent »¹⁸⁷, c'est-à-dire le code du travail. Ce dernier fait la distinction entre « le droit de grève des salariés du secteur privé qui peut être spontané (sans préavis) et ceux du public qui nécessite un préavis de 5 jours et la mise en place d'un service minimum »¹⁸⁸. Dans les deux situations, il faut faire attention à ce que la grève ne soit pas qualifiée de mouvement illicite. Il est parfois difficile de faire la distinction entre l'action collective relevant de l'exercice du droit de grève et ces actions illicites. « Le premier assimilé à une grève légale protégera les grévistes contre toute sanction émanant de l'employeur. La prohibition de la répression concernera aussi bien le blâme, par exemple, que le licenciement. Le second mouvement ressemblant au premier mais ne relevant pas de la catégorie juridique de la grève sera qualifié de faute lourde. A ce titre l'employeur sera fondé à procéder au licenciement sans indemnité des grévistes et à formuler une demande d'indemnisation pour le préjudice subi ». ¹⁸⁹Auparavant, il était difficile de faire la distinction entre le droit de grève et ces mouvements illicites. Le TGI de Paris dans son ordonnance concernant la grève des salariés de la Société SMOVENGO, rappelle la qualification illicite du droit de grève « En cas d'exercice avéré du droit de grève dans des conditions illicites, il existe indéniablement et en tout état de cause, soit une situation de dommage imminent au regard d'intérêts autres que ceux des grévistes, soit une situation de trouble manifestement illicite au regard de la loi applicable, soit une situation de concours de ces deux situations dommageables »¹⁹⁰. De plus, nous savons que le droit de grève repose sur trois principes qui sont :

- « Arrêt total du travail (il n'est pas nécessaire que la majorité des salariés ou tous les salariés participent à la grève mais on ne peut pas faire grève tout(e) seul(e) sauf pour accompagner une grève nationale)
- Concertation des salariés (donc une volonté collective suite ou non à l'appel d'un ou plusieurs syndicats)
- Revendications professionnelles (salariales, conditions de travail, défense de l'emploi ou d'un service public) »¹⁹¹.

Afin de maintenir l'ordre au sein de la population il est plus que nécessaire d'encadrer ces mouvements populaires, mais également de leur apporter une protection conventionnelle. Sur le plan national, certains événements sont réprimés, alors que

¹⁸⁶ C. LAURICHESSE, « La grève en droit international privé », Thèse, Université de Bourgogne Faculté de droit et de science politique, 2014

¹⁸⁷ Article 7 du préambule de la Constitution de 1946

¹⁸⁸ L'Humanité, <https://www.humanite.fr/faire-greve-de-quel-droit-et-dans-quelles-limites-652442>

¹⁸⁹ *Idem*

¹⁹⁰ Grève des salariés de la Société SMOVENGO – Ordonnance de référé du TGI de Paris du 14 mai 2008, P. 11 paragraphe 5

¹⁹¹ L'Humanité, <https://www.humanite.fr/faire-greve-de-quel-droit-et-dans-quelles-limites-652442>

d'autre sont complètement interdits en France comme le lock-out, c'est ce que nous allons voir dans notre prochaine section.

Section 2 : Le droit applicable aux différents mouvements populaires

Dans un premier temps nous nous intéresserons à la répression de la manifestation ainsi qu'aux mesures de protection du droit de grève et dans un deuxième temps nous analyserons la protection conventionnelle du droit de manifestation sur le plan international.

I – Les sources nationales

112.- Répression de la manifestation. – L'article 431-9 du code pénal dispose « *Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende le fait :*

1° D'avoir organisé une manifestation sur la voie publique n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration préalable dans les conditions fixées par la loi ;

2° D'avoir organisé une manifestation sur la voie publique ayant été interdite dans les conditions fixées par la loi ;

3° D'avoir établi une déclaration incomplète ou inexacte de nature à tromper sur l'objet ou les conditions de la manifestation projetée ». Il est nécessaire de préciser que ce délit vise seulement les organisateurs de la manifestation et non les manifestants. En effet, concernant les manifestants, le fait de participer à une manifestation non déclarée, interdite, n'est pas constitutif d'un délit, tant que les autorités ne leur demandent pas de se disperser. Cependant ils encourent une sanction « *la violation des interdictions ou le manquement aux obligations édictées par les décrets et arrêtés de police sont punis de l'amende prévue pour les contraventions de 1^{ère} classe* ». ¹⁹²

113.- Mesure de protection du droit de grève dans le privé. – Lorsqu'ils font grève les salariés du privé sont protégés par les dispositions du code du travail, qui rappellent que « *l'exercice du droit de grève ne peut justifier la rupture du contrat de travail, sauf faute lourde imputable au salarié, Son exercice ne peut donner lieu à aucune mesure discriminatoire telle que mentionnée à l'article L. 1132-2, notamment en matière de rémunérations et d'avantages sociaux. Tout licenciement prononcé en absence de faute lourde est nul de plein droit* » ¹⁹³. En effet, la grève ne rompt pas le contrat de travail, elle le suspend, sauf en cas de faute lourde. Le droit de grève doit également rester discret, « *Il est interdit de faire mention sur le bulletin de paie de l'exercice du droit de grève ou de l'activité de représentation des salariés* » ¹⁹⁴. En effet, la grève n'est pas payée. Il est possible que l'employeur retienne la rémunération du gréviste qui sera proportionnelle à la durée de l'arrêt de travail. Cependant certaines conventions collectives peuvent prévoir une rémunération des grévistes mais ceci reste rare. Concernant le droit de grève dans les services publics, il est règlementé par le code du travail aux articles L. 2512-1 à L. 2512-5.

¹⁹² Article R. 610-5 du Code pénal

¹⁹³ Article L. 2511-1 du Code du travail

¹⁹⁴ Article R. 3243-4 du Code du travail

Dans une deuxième partie il conviendra d'analyser les Conventions internationales qui protègent ces droits

II – Les sources internationales

114.- Protections Conventionnelles de la liberté de manifestation. – Tout d'abord la DUDH protège le droit de toute personne « à la liberté de réunion et d'association pacifiques »¹⁹⁵. Ce texte a été adopté le 10 décembre 1948 par l'Assemblée Générale des Nations Unies, il n'a pas de valeur contraignante, mais il a été une source d'inspiration pour le développement du droit international des droits de l'homme et beaucoup de Conventions sont à l'origine de ce texte. Puis, nous pouvons relever à l'échelle universelle des droits de l'homme, le Pacte international relatif aux droits civils et politiques, adopté en 1966 par les Nations Unies, qui est le symbole de la première consécration contraignante. Il énonce « *Le droit de réunion pacifique est reconnu. L'exercice de ce droit ne peut faire l'objet que des seules restrictions imposées conformément à la loi et qui sont nécessaires dans une société démocratique, dans l'intérêt de la sécurité nationale, de la sûreté publique, de l'ordre public ou pour protéger la santé ou la moralité publiques, ou les droits et les libertés d'autrui* »¹⁹⁶. La CESDH protège ce droit en des termes différents. L'article 11 affirme « *le droit de toute personne à la liberté de réunion et d'association* », mais il ajoute « *le droit de fonder et de s'affilier à des syndicats* ». C'est en ce sens que le texte Européen se différencie des autres instruments de protection. L'Europe bénéficie d'une double protection puisque la Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne consacre également « *le droit de toute personne à la liberté de réunion pacifique et à la liberté d'association* », « *à tous les niveaux, notamment dans les domaines politique, syndical et civique, ce qui implique le droit de toute personne de fonder avec d'autres des syndicats et de s'y affilier pour la défense de ses intérêts* »¹⁹⁷. Ensuite, la Charte Africaine des droits de l'Homme et des peuples protège elle aussi le droit de toute personne à « *se réunir librement avec d'autres* »¹⁹⁸. La Charte Arabe des droits de l'Homme protège également « *la liberté de réunion et limite les possibilités de restrictions par les autorités nationales dans son article 24* », de même que la Déclaration des droits humains de l'ASEAN. Nous pouvons constater que le bilan est sans appel, la liberté de manifestation est opposable à l'ensemble des États et fait preuve d'une consécration globale.

115.- Liberté de manifestation en droit international. – En droit international, la reconnaissance de la liberté de manifestation découle de la liberté de réunion pacifique. « *Elle figure au sein du catalogue des droits civils et politiques garantis depuis la fin de la seconde guerre mondiale, tant dans des instruments à vocation générale (régionaux comme universels) que dans des textes dédiés à une problématique spécifique. En ce sens, l'ancrage de la liberté de manifestation dans le droit international des droits de l'Homme est profond et ancien, confirmant, du moins d'un*

¹⁹⁵ Article 20 DUDH

¹⁹⁶ Article 21 Pacte international relatif aux droits civils et politiques

¹⁹⁷ Article 12.1 Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne

¹⁹⁸ Article 11 Charte Africaine des droits de l'Homme et des peuples

point de vue théorique, la reconnaissance de son caractère fondamental pour l'établissement d'une démocratie véritable »¹⁹⁹.

116.- Conclusion de la première partie. – Cette première partie aura eu le mérite d'éclairer le lecteur sur la délimitation que représentent toutes ces menaces pour le transport maritime. En effet après avoir défini et caractérisé chaque risque, il est désormais plus facile de cerner ces différents dangers. Nous avons pu voir que ces menaces étaient régies par un corpus de règles sur la plan national et international. Cependant il existe d'autres moyens pour encadrer et gérer ces différents risques, c'est ce que nous allons développer dans notre deuxième partie. En effet, on peut les appréhender de différentes manières, que ce soit dans le cadre assurantiel, de manière contractuelle ou encore de façon matérielle ou immatérielle.

¹⁹⁹ J. FERRERO, « La liberté de manifestation en droit international : illustration des limites de l'emprise du droit international sur les pratiques nationales », *Revue de droit politique*, N° 17

Partie 2 : La gestion des risques exceptionnels : La prééminence des garanties assurantielles

117.- Présentation générale. – Comme nous avons pu le voir dans notre première partie, tous ces risques exceptionnels constituent une menace pour l'économie, la politique ou encore la population. Ces menaces d'une extrême violence ne cessent d'évoluer avec notamment l'apparition de nouveaux risques comme la cybercriminalité. C'est pour cette raison que ces situations d'exception méritent une bonne gestion afin de minimiser les dommages aux personnes et à la marchandise. Dans un premier temps il s'agira d'envisager la gestion du risque par les polices d'assurance. Qu'est-ce que la police d'assurance ? La police d'assurance est un document contractuel qui régit les relations entre la compagnie d'assurance et l'assuré. Est-ce que ce sont des contrats types ? « *Les polices d'assurance sont composées de conditions générales, communes à tous les assurés d'une même compagnie pour un risque ou un ensemble de risques donné, et de conditions particulières, spécifiques à l'assuré. Elles peuvent, pour la définition de risques spécifiques être complétées par une proposition* »²⁰⁰.

Dans cette deuxième partie nous tâcherons d'analyser tous les moyens qui vont permettre une bonne gestion de ces risques exceptionnels. Tout d'abord il s'agira d'étudier cette gestion du risque dans le cadre assurantiel (**Titre 1**), puis d'envisager d'autres solutions en dehors du cadre assurantiel (**Titre 2**).

Titre 1 : La gestion des risques exceptionnels dans le cadre assurantiel

118.- Présentation générale. – Nous allons traiter dans un premier temps de la gestion des risques exceptionnels par leur appréhension classique via un contrat d'assurance, puis dans un deuxième temps, nous nous intéresserons à son évolution, en traitant à nouvelle approche assurantielle.

Chapitre 1 : La gestions des risques exceptionnels et leur appréhension classique par la technique assurantielle

119.- Couverture d'assurance. – L'assureur peut-il refuser de couvrir un risque ? Il existe des causes de non-garanties permettant à l'assureur de refuser sa couverture. Par exemple, en cas de faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré, « *Toutefois, l'assureur ne répond pas des pertes et dommages provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré* »²⁰¹. L'assureur peut également refuser la couverture du risque en cas de déchéance de l'assuré²⁰² ou en cas d'exclusion ou de non couverture du risque. En cas de dol, de fraude ou lorsqu'un contrat d'assurance a été consenti pour une somme supérieure à la valeur de la chose assurée, l'assureur peut également refuser de couvrir les risques. « *Lorsqu'un contrat d'assurance a été consenti pour une somme supérieure à la valeur de la chose assurée, s'il y a eu dol ou fraude de l'une des parties, l'autre partie peut en demander la nullité et réclamer, en outre, des dommages et*

²⁰⁰ https://fr.wikipedia.org/wiki/Assurance#La_police_d'assurance

²⁰¹ Article L. 113-1 du Code des assurances

²⁰² Article L. 113-11 du Code des assurances

*intérêts. S'il n'y a eu ni dol ni fraude, le contrat est valable, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur réelle des objets assurés et l'assureur n'a pas droit aux primes pour l'excédent »*²⁰³. Tous les événements sont-ils assurables ? Non. La nature du contrat d'assurance suppose l'existence d'un aléa. À quel moment s'apprécie-t-il ? S'apprécie-t-il au moment de la formation du contrat ou au moment de l'exécution de ce dernier ? Cela dépend de la police. En effet, concernant les polices au voyage, elles s'apprécient pour chaque trajet. Concernant, les polices d'abonnements, elles s'apprécient à la formation du contrat et maximum pour une année. Dans certains pays, comme en Afrique, peut-on considérer qu'il y a encore des aléas ? Pas vraiment, en tout cas légalement. Afin d'éviter de dénaturer le contrat et afin de ne pas empêcher la couverture d'un tel risque, les assureurs doivent garantir la marchandise en fonction du profil du chargeur, profane ou véritable professionnel, de manière à éviter de perdre leurs clients. Si le contrat de transport est modifié, le risque est-il encore couvert ? Par exemple, il était prévu dans le contrat de transport de faire un voyage d'un point A à un point B. Cependant pour une raison X le transporteur est obligé de faire une escale à un point C, ce qui n'était pas prévu au contrat. Si pendant ce détour il survient un risque exceptionnel, l'assuré est-il quand même couvert par la police d'assurance ? L'assuré est obligé « *de déclarer, en cours de contrat, les circonstances nouvelles qui ont pour conséquence soit d'aggraver les risques, soit d'en créer de nouveaux et rendent de ce fait inexactes ou caduques les réponses faites à l'assureur, notamment dans le formulaire mentionné au 2° ci-dessus. L'assuré doit, par lettre recommandée ou par envoi recommandé électronique, déclarer ces circonstances à l'assureur dans un délai de quinze jours à partir du moment où il en a eu connaissance »*²⁰⁴. En cas de survenance d'un nouvel événement, l'assuré a pour obligation de notifier à l'assureur ce changement, en l'informant via une déclaration. Si l'assuré ne déclare pas l'aggravation du risque, il y a plusieurs possibilités : la première est qu'il fait preuve de mauvaise foi, c'est donc à l'assureur de le prouver. Dans cette situation, le contrat d'assurance est nul, l'assureur n'indemnise pas le risque et garde les primes versées. La deuxième possibilité est que l'assuré est de bonne foi, il ignorait qu'il aurait dû faire une déclaration. Dans ce cas, le contrat d'assurance demeure valable. L'assureur indemnise le risque proportionnellement à la prime qu'il aurait dû obtenir, s'il avait connu le risque. Face à une déclaration d'aggravation du risque, plusieurs possibilités s'offrent à l'assureur. Il peut : résilier le contrat, dans ce cas-là il doit restituer les primes correspondant à la période non assurée, il peut proposer une nouvelle prime plus adaptée à la situation, ou il peut poursuivre le contrat d'assurance en l'état, sans augmenter la prime, seulement si l'aggravation du risque n'est pas élevée.

Dans la prochaine partie, nous allons nous intéresser davantage au rôle que peut jouer l'assurance dans l'appréhension de ces risques. Pour cela il faut d'abord faire une distinction entre les risques ordinaires et les risques exceptionnels que nous avons traité précédemment.

²⁰³ Article L. 121-3 du Code des assurances

²⁰⁴ Article L. 113-2 al.3 du Code des assurances

Section 1 : La gestion des risques exceptionnels dans l'assurance transport

Dans cette section il s'agira d'analyser dans un premier temps l'articulation des risques ordinaires avec les risques de guerre, puis dans un second temps il s'agira d'étudier les Convention spéciales et les clauses additionnelles qui permettent de couvrir davantage ces risques exceptionnels.

I – L'articulation entre les risques ordinaires et les risques de guerre

120.- Les dommages garantis par la police d'assurance risque de guerre. – Tout d'abord il faut se demander, quelles sont les conditions pour qu'un risque soit assurable ? Pour qu'un assureur accepte de garantir un aléa, il doit tout d'abord tarifier le risque, puis il doit calculer la prime d'assurance. Il y a quelques risques qui ne peuvent pas être assurés en raison de leur coûts trop élevés. Quels sont les dommages garantis ? Ce sont les dommages causés aux marchandises lorsqu'ils résultent des faits suivants :

- *« Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et engins de guerre, actes de sabotage ou de terrorisme liés à la guerre ou à la politique ;*
- *Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités ;*
- *Émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;*
- *Piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à une guerre ;*
- *Armes et engins de guerre nucléaire ;*
- *Sabotage ou destructions ordonnés par les autorités françaises à la suite des événements ci-dessus ».*

121.- Qualification des notions. – Que recouvrent exactement ces notions ? Les notions beaucoup trop générales ou ambiguës, auraient pu être affinées davantage par le législateur. Mais le juge est venu définir la guerre civile comme un *« soulèvement d'une population armée, fût-ce de façon rudimentaire, accompagné d'opérations collectives de destruction de biens publics et privés sur tout le territoire national destinés à renverser le pouvoir en place »*²⁰⁵. Reste le dictionnaire, qui complète en partie les lacunes de la loi. Mais il ne lève pas les ambiguïtés. Et comment distinguer hostilités et représailles ?

122.- Les dommages exclus par la police d'assurance risque de guerre. – Il y a tout d'abord : *« la dépossession ou l'indisponibilité résultant de captures, prises, etc. ordonnées par un État membre de l'UE, de la Suisse, du Lichtenstein, de l'Islande ou de la Norvège ; puis il y a les dommages et pertes matériels causés aux ennemis de la France ou subis par les marchandises assurées à la suite de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation s'il résulte d'un manque de combustible, de maintenance ou d'un défaut d'entretien ; et enfin les pertes et dommages résultant d'un retard »*²⁰⁶.

²⁰⁵ Arrêt Cass. 1^{er} civ., 28 novembre 2004, n°02-13.719

²⁰⁶ B. GRUAU, BTL, 11 novembre 2013, N° 3480

123.- La prise en charge du risque de guerre. – La prise en charge du risque de guerre dépend-elle de la police d'assurance ? oui et non. Jusqu'à la première guerre mondiale, les assureurs décidaient s'ils voulaient exclure ou garantir ce risque. Si l'assureur décidait que le risque n'était pas couvert, le contrat étant suspendu durant les conflits. Durant cette période l'assureur n'était pas tenu de garantir l'assuré. « *Une fois les hostilités terminées, le contrat reprenait son plein effet* »²⁰⁷. Depuis le 1^{er} juillet 1993, les assureurs sont libres de garantir ou d'exclure ce risque. A partir du 1^{er} octobre 2008, certains risques exceptionnels, exclus de la garantie ordinaire, ont pu être couverts par des Conventions spéciales et une clause additionnelle de « *Garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage* » ou « *Waterborne* » en maritime, remplaçant le dispositif d'assurance « *risques de guerre* ». Une nouvelle clause additionnelle fera son apparition le 1^{er} janvier 2012. Elle devra être utilisée exclusivement avec les Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et de risques assimilés. Cette clause additionnelle complètera les dispositions de la convention « *risques de guerre* » et étendra sa garantie « *aux pertes de fret et aux revenus qui y sont liés et ce pour le capital assuré dans les Conditions particulières* ».

Nous allons étudier plus en détail l'articulation entre ces différentes Conventions spéciales et ces clauses additionnelles.

II – L'articulation entre les Conventions spéciales et les clauses additionnelles

124.- Présentation générale. – Le 1^{er} octobre 2008 la FFA a publié trois modèles de Conventions spéciales et clauses. Les assurés ont désormais à leur disposition une police couvrant l'ensemble du voyage et une police « *Waterborne* ». De quelles Conventions et clauses s'agit-il exactement ? Il y a :

- Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève – « *Garantie étendue* » ;
- Clause de « *Garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage* » additionnelle aux Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève – « *Garantie étendue* » ;
- Conventions spéciales pour l'assurance des facultés (marchandises) transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève – « *Garantie Waterborne* ».

125.- Risques couverts et exclus par les Conventions. – Les Conventions spéciales garantissent : « *les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantité résultant des événements énumérés* » (guerre civile ou étrangère, actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre, émeutes, grèves, piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre, etc.). Les Conventions spéciales garantissent également « *la dépossession ou l'indisponibilité des marchandises assurées du fait de décisions gouvernementales ou d'autorités quelconques et permettant l'indemnisation des frais ainsi occasionnés dans les conditions qu'elles précisent* ». Cependant les Conventions spéciales excluent de leur

²⁰⁷ Arrêt Cass. civ., 18 janvier 1928, *Lamy assurance* 2014, p.132

garanties « *la détérioration des marchandises assurées en raison de retard est exclue de la garantie, les dommages subis à la suite de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation, ainsi que la détérioration naturelle par suite de retard lorsqu'ils surviennent à bord du navire* », mais ces dommages sont dorénavant couverts dans la garantie de base. Sont également exclus des Conventions spéciales, un certain nombre d'exclusions « *classiques* » dont celles tenant à la nature des marchandises.

126.- Conventions spéciales « Garanties étendue ». – Elles sont applicables pour tous modes de transport et pour un voyage « *de magasin à magasin* ». La garantie débute au moment où les marchandises assurées « (...) *sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport (...)* » et cesse « (...) *au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination (...).* ». Concernant l'extension de garantie aux FIRV, ils sont couverts dans la garantie de base et concerne tous les modes de transports sauf lorsqu'ils résultent d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out, etc. En revanche, les Conventions spéciales ne couvrent pas ces FIRV quand ils sont consécutifs à de tels événements. L'assuré pourra souscrire la clause additionnelle pour être couvert dans ces situations. Il est important de préciser que « *lorsqu'ils surviennent à bord du navire, les dommages subis à la suite de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation ainsi que la détérioration naturelle par suite de retard sont couverts dans la garantie de base* ». Dans cette situation, il n'est donc pas nécessaire de recourir à une clause additionnelle pour les couvrir. Mais il faut que le sinistre intervienne dans le cadre d'un risque de guerre ou assimilé, non dans le cadre d'un risque ordinaire.

127.- Convention spéciale « Waterborne ». – Cette Convention s'inspire largement des dispositions de la « Garantie étendue. L'assurance peut être limitée au voyage purement maritime. La garantie dite « Waterborne » couvre les marchandises depuis leur mise à bord jusqu'au déchargement au port de destination. Concernant la durée de la garantie, elle commence au port d'embarquement, lorsque les marchandises quittent la terre pour être mises à bord du navire. Elle se termine au port final de déchargement, lors de leur mise à terre. Sauf stipulation contraire, la garantie ne peut être prolongé, au-delà d'un délai de 15 jours, à partir du moment où le navire aura mouillé. Trois situations sont visées :

- La garantie prend fin en cas de cessation du voyage dans un port autre que celui qui était prévu. Ce port est considéré comme lieu final de déchargement. Cependant il est possible de couvrir à nouveau les marchandises à d'autres conditions, mais à la condition qu'elles soient réexpédiées dans les deux mois
- S'il y a transbordement sur un autre navire. Sauf disposition contraire, la garantie cesse 15 jours après l'arrivée du premier navire et recommence quand les marchandises sont chargées à bord du second navire.
- S'agissant des envois par la poste, la garantie débute dès la remise de l'envoi au transporteur et cesse avec la livraison au destinataire (le délai peut être prolongé de 15 jours maximum).

Quant aux FIRV, ils sont garantis, même quand ils résultent d'émeutes, de mouvements populaires, de grèves, lock-out et autres faits similaires.

128.- Autonomie de la Convention spéciale. – Cette convention spéciale peut-elle être souscrite de façon autonome ? « *Non, elle est forcément rattachée à celle couvrant les risques ordinaires mais elle offre une plus large couverture qui garantit le risque moyennant une prime spécifique* »²⁰⁸. La police de base exclut les risques de guerre (civile ou étrangère), émeutes ou mouvements populaires. « *L'assureur ne répond pas, sauf convention contraire, des pertes et dommages occasionnés soit par la guerre étrangère, soit par la guerre civile, soit par des émeutes ou par des mouvements populaires. Lorsque ces risques ne sont pas couverts par le contrat, l'assuré doit prouver que le sinistre résulte d'un fait autre que le fait de guerre étrangère ; il appartient à l'assureur de prouver que le sinistre résulte de la guerre civile, d'émeutes ou de mouvements populaires* »²⁰⁹. Cet article prévoit que lorsque ces risques exceptionnels ne sont pas couverts par le contrat, l'assuré doit établir que le sinistre résulte d'un autre fait entrant dans la garantie. Quels sont les avantages d'une telle couverture ? « *Il n'est plus question de limites d'indemnité, le dommage étant garanti même si le transporteur est exonéré* »²¹⁰.

Après avoir analysé la composition des polices d'assurance avec ses différents risques et ses différentes clauses, il s'agira d'étudier comment gérer l'apparition d'un sinistre. En effet il faudra rechercher quelles démarches il faudra entreprendre pour gérer ce dommage afin d'éviter que la situation ne s'aggrave.

Section 2 : La gestion des risques exceptionnels en cas de sinistre

Lorsqu'un sinistre intervient durant un transport maritime, qu'il s'agisse d'une guerre, d'une attaque terroriste ou encore, d'acte de piraterie, il faut respecter une procédure afin que la situation puisse par la suite rentrer dans l'ordre. Mais avant de commencer toute procédure il s'agira de constater si le dommage survenu est bien couvert par la police d'assurance. Si ce n'est pas le cas, l'assuré ne pourra pas être dédommagé.

I – Procédure en cas de sinistre

129.- Présentation générale. – Lorsqu'un sinistre intervient durant un transport maritime suite à un événement, l'assuré se voit imposer un certain nombre d'obligations. Tout d'abord, il doit conserver la marchandise, ensuite il doit conserver les recours et pour finir, il doit provoquer l'expertise.

130.- Conservation de la marchandise. – L'assuré et les bénéficiaires²¹¹ de l'assurance doivent tout d'abord prendre les mesures nécessaires afin de sauver les marchandises assurées et afin d'éviter l'aggravation des dommages, on parle de « *mesures conservatoires* ». Pour cela ils doivent apporter tous les soins nécessaires et raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De quels soins s'agit-il exactement ? Cela concerne différentes dispositions, comme par exemple le fait de louer un magasin pour stocker temporairement la marchandise, afin de la protéger ou

²⁰⁸ B. GRUAU, BTL, 11 novembre 2013, N° 3480

²⁰⁹ Article L. 121- 8 du code des assurances

²¹⁰ B. GRUAU, BTL, 11 novembre 2013, N° 3480

²¹¹ Le destinataire acheteur notamment

encore le fait de revendre à un prix très faible la marchandise avariée à des zoos. Il est donc important de prendre des mesures conservatoires à l'égard de la marchandise, afin d'éviter l'aggravation des dommages et afin de sécuriser les créances. L'assuré et bénéficiaires seront par la suite remboursés par l'assureur pour tous les frais occasionnés à la conservation de la marchandise. « *Commet une faute inexcusable l'assuré qui, en raison de ses compétences professionnelles, ne pouvait pas ne pas avoir conscience du risque qu'il y avait de retarder le transbordement d'une marchandise périssable* »²¹² Dénote également une « *témérité excessive* », constitutive d'une faute inexcusable, « *le fait pour l'assuré de maintenir ses ordres de transport alors qu'il savait que le port de destination était touché par une grève et que la marchandise (périssable) se trouvait encore dans ses entrepôts* »²¹³. Si l'assuré et les bénéficiaires ne prennent aucune disposition pour sauver les marchandises « *l'assureur peut se substituer à eux, sans pour autant faire acte de propriétaire* »²¹⁴. Ajoutons que « *l'assureur qui approuve le sauvetage décidé par l'assuré et donne son accord sur le prix de vente proposé ne prend aucun engagement concernant la prise en charge du sinistre* »²¹⁵. L'assuré qui néglige son obligation peut se voir opposer la réduction de son indemnité, conformément à ce qui est stipulé dans le contrat d'assurance²¹⁶. De manière générale, « *les risques assurés demeurent couverts, même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus. L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré* »²¹⁷. L'assureur qui reproche au bénéficiaire de l'assurance d'avoir manqué à son obligation contractuelle de « *prendre toutes mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes* » doit démontrer cette faute²¹⁸.

131.- Conservation du recours. – L'assuré et les bénéficiaires de l'assurance « *doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires* »²¹⁹. L'assuré et les bénéficiaires ne doivent pas renoncer au recours contre les tiers, notamment le transporteur. Ils peuvent renoncer à cette obligation à la condition qu'ils le déclarent au préalable à l'assureur et obtiennent son acceptation. « *Veiller à conserver les recours contre les éventuels responsables consiste à vérifier l'état extérieur apparent, à la réception, celui du contenu immédiatement, si possible et en tout cas très rapidement, prendre les réserves qui s'imposent vis-à-vis des responsables et les confirmer dans les délais légaux* »²²⁰. Il a également été jugé « *que l'assuré n'a pas manqué à son obligation de conserver le recours des assureurs lorsqu'il n'y avait pas de réserves à présenter à un transporteur maritime qui a lui-même révélé la perte due au vol perpétré à l'intérieur d'un conteneur reçu par lui plombé sans qu'il émette de réserves à l'embarquement et sans qu'il offre d'établir que*

²¹² Arrêt CA Rouen, 2^e ch. Civ., 3 mai 2001, Sopropeche c/ Allianz, DMF 2001, p. 798

²¹³ Arrêt CA Paris, pôle 2, 5^e ch., 22 janvier 2013, n°09/28773, Generali c/ Sté Primantilles

²¹⁴ Arrêt Cass. 1^{er} civ., 15 février 1995, n°93-10.290

²¹⁵ Arrêt Cass.com., 7 juillet 1998, n°96-15.730 confirme l'arrêt de la CA Paris, 5^e ch., 24 janvier 1996 n°16662/94

²¹⁶ Article 18 imprimé « *Tous risques* »

²¹⁷ Article L. 172-13 Code des assurances

²¹⁸ Arrêt CA Rennes, 2^e ch. Com., 15 février 2005, n°03/04463, SDV Logistique c/ X et a.

²¹⁹ Article 16 imprimé « *Tous risques* »

²²⁰ Arrêt CA Angers, ch. Com. 19 décembre 2017, n° 15/02120, Ose Industrie c/ Covea Fleet et a.

*le plomb avait été détruit antérieurement à sa prise en charge »*²²¹. L'assuré remplit également son obligation lorsqu'il constate les dommages en « *émettant des réserves, les signale à son courtier et diligente un commissaire d'avarie »*²²². La police d'assurance²²³ stipule que la perte du recours a pour conséquence une réduction de l'indemnité à la hauteur du préjudice qui en résulte pour l'assureur. Qui doit exercer concrètement ce recours ? Est-ce l'assuré ou l'assurance ? Normalement ce n'est pas à l'assuré d'exercer ce recours. Cependant, d'autres décisions²²⁴ au contraire se fondent sur le raisonnement inverse en se basant sur des conditions spéciales. L'assuré doit fournir à son assureur les éléments nécessaires à l'action, dans un délai raisonnable. Il y a toutefois une situation délicate. C'est la situation dans laquelle l'assureur n'ayant toujours pas accordé sa garantie et l'échéance de la prescription approchant, il faut intervenir rapidement pour sauvegarder les chances de recours. Qui doit interrompre le délai de prescription ? C'est à l'assuré d'exercer une action pour préserver les droits des assureurs. En effet, il doit interrompre le délai de prescription. Il peut par exemple assigner le transporteur à titre conservatoire. Cette position, a été approuvée depuis un arrêt de la Cour de Cassation²²⁵. L'action intentée par l'assuré, peut être reprise par l'assureur, du moment où ce dernier règle l'indemnité d'assurance avant l'expiration du délai de prescription et avant que le juge n'ait statué²²⁶. En tout état de cause, « *la circonstance qu'un assuré a, par son fait, empêché la subrogation en faveur de son assureur relève de l'appréciation souveraine des juges du fond »*²²⁷. On ne peut reprocher le manque de diligence à une Société qui restait depuis plusieurs mois dans l'attente d'une position nette de son assureur, « *celui-ci s'étant borné à lui indiquer qu'une enquête était en cours et ayant, de surcroît, manifesté une mauvaise volonté évidente »*²²⁸

132.- Obligation de provoquer l'expertise. – L'assuré ou le bénéficiaire doit provoquer l'expertise, c'est-à-dire « *requérir l'intervention de l'expert de l'assureur, en s'adressant aux commissaires d'avaries du CESAM ou, à défaut, à tout organisme mentionné éventuellement dans la police »*²²⁹. Qui peut rechercher la responsabilité du commissaire d'avaries pendant l'exécution du contrat d'assurance ? Seul l'assureur ou son mandant peuvent rechercher la responsabilité du commissaire d'avaries²³⁰. Quel est l'intérêt d'une expertise ? Tout d'abord pour qu'il y ait une expertise, il faut qu'un dommage soit constaté. L'expertise a pour but de déterminer la nature et la cause du dommage mais aussi les manquants et / ou dommages causés à la marchandise. Lors de la survenance d'un dommage, quel est le délai pour saisir un expert ? « *La demande de constatation des dommages doit être adressée dans les trois jours de la cessation des garanties (jours fériés non compris) c'est-à-dire, en pratique, dans les trois jours de la livraison si la constatation a lieu à destination finale »*²³¹. Peut-il y avoir des dérogations à ce délai de trois jours ? Oui, il peut y avoir des dérogations à ce délai. En effet, on peut prévoir un délai de saisine plus court du commissaire

²²¹ Arrêt CA Paris, 5^e ch., 4 janvier 1988, DMF 1989, p. 503

²²² Arrêt Cass.com., 8 novembre 2011, n°10-23.354, BTL 2011, p. 684

²²³ Article 18 imprimé « *Tous risques* », et article 18 imprimé « *FAP Sauf* »

²²⁴ Arrêt CA Paris, 5^e ch., 7 juin 2000, DMF 2001, p. 677

²²⁵ Arrêt Cass. com., 18 octobre 1994, n° 92-16.926

²²⁶ Article 126 du CPC

²²⁷ Arrêt Cass. 1^{er} civ., 9 novembre 1999, n°97-16.287

²²⁸ Arrêt TC Marseille, 30 septembre 2005, n°2003F03921, Sud line c/AGF

²²⁹ Article 17 imprimé « *Tous risques* »

²³⁰ Arrêt Cass. Com., 5 décembre 1989, n°87-18. 950

²³¹ Arrêt CA Angers, ch. Com. 19 décembre 2017, n° 15/02120, Ose Industrie c/ Covea Fleet et a.

d'avaries, en raison de la nature de la marchandise et du mode de transport utilisé. Par exemple, dans un arrêt du Tribunal de Commerce de Paris²³², le délai était inférieur à trois jours en raison de la nature périssable de la marchandise, qui concernait des plantes. En cas de retard de l'expert, l'assuré engage-t-il sa responsabilité ? Il est admis que l'expertise se déroule ultérieurement. L'assuré n'engage pas sa responsabilité du fait du retard de l'expert²³³. Il est préférable que l'expertise ait lieu rapidement, afin de confirmer le lien entre le dommage et l'opération de transport. Le rapport d'expertise a-t-il une valeur probante ? « *Le rapport d'expertise du commissaire d'avaries, en tant que rapport amiable, peut tout à fait valoir titre de preuve dès lors qu'il est soumis à la discussion contradictoire des parties* »²³⁴. Il est très important que le rapport d'expertise ait un caractère contradictoire. L'expert va convoquer à l'expertise, toutes les parties qui ont joué un rôle important au transport. Le contradictoire est le fait d'inviter les parties, mais elles ne sont pas obligées de se présenter à la date de la convocation, il faut juste qu'elles soient invitées. L'expert met dans le rapport la convocation des parties, c'est ce qui fonde le contradictoire. Une contre-expertise reste envisageable pour les parties. C'est pour cette raison que le juge ne peut fonder sa décision exclusivement sur une expertise réalisée à la demande d'une des parties. L'assuré peut également saisir le juge des référés afin d'ordonner une expertise judiciaire.

Une fois que l'assuré et le bénéficiaire de l'assurance ont satisfait à leur obligation de provoquer l'expertise et une fois qu'ils ont pris les mesures de conservation adaptées à la situation, survient alors la dernière phase : le règlement du sinistre. C'est cette phase qui va nous intéresser dans notre prochain développement.

II– Règlement des sinistres

133.- La preuve. – A qui appartient la charge de la preuve du contrat ? D'après le droit commun, « *celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver* »²³⁵. Il appartient donc à l'assuré de démontrer la nature du sinistre ainsi que les éléments du contrat d'assurance qui permettront de s'appliquer. De manière générale, la charge de la preuve des conditions de garantie repose sur la tête de l'assuré ou de celui qui demande à jouir de la garantie. La preuve sera facile à rapporter dans le cadre d'une garantie « *Tous risques* ». Il s'agira de prouver que le dommage s'est produit durant la période assurée. Cependant il y a des situations où la preuve n'est pas toujours facile à rapporter²³⁶. « *Ainsi, dans le cas d'une garantie couvrant uniquement les dommages survenus pendant le transport maritime du chargement au déchargement (sous-palan – sous-palan), un assuré n'est pas parvenu à rapporter la preuve de la survenance du dommage car il n'avait pris aucune réserve contre le bord dans les trois jours suivant le déchargement* »²³⁷. Le plus souvent, la preuve du sinistre se rapporte en produisant un dossier de réclamation, qui comprendra également le rapport d'expertise et les éléments permettant d'engager la responsabilité du transporteur. Cependant, dans le cadre de la souscription d'un contrat d'assurance plus restrictif comme « *FAP Sauf* »,

²³² Arrêt TC Paris, 11 mars 1996, n°94.057188, Pépinières Abbotsford c/ Plandorex et a.

²³³ Arrêt Cass. Com., 3 janvier 1996, n° 93-19.382

²³⁴ Arrêt Cass. Com., 12 novembre 1997, n° 95-20.749

²³⁵ Article 1353 du Code Civil

²³⁶ Arrêt CA Versailles, 12^e ch. 2, 25 janvier 2018, n°16/05056, Helvetia Assurances c/ Togo Food

²³⁷ Arrêt CA Versailles, ch. Com. 23 mai 2006, n° 04 /02755, Itraco c/ MMA et a., BTL 2006, p. 385

les choses se compliquent. En effet, « pour pouvoir bénéficier de l'assurance, il faut établir que les dommages proviennent de l'un des événements limitativement énumérés par la police »²³⁸. Autrement dit, l'assuré doit établir le lien de causalité entre l'événement et le dommage. Mais de quel mode de preuve s'agit-il exactement ? « La preuve du sinistre est libre et elle ne peut être limitée par le contrat d'assurance »²³⁹. Il y a une appréciation souveraine des juges du fond sur le fait que l'assuré apporte la preuve de la réalité du sinistre²⁴⁰. Cette solution a été rappelée, dans le cadre d'un transport routier. « La CA de Paris estimant que les documents à fournir en cas de sinistre visés par la police n'étaient exigés qu'à titre probatoire et non ad validatem²⁴¹. C'est pourquoi la garantie pouvait tout de même être mise en jeu en rapportant la preuve du sinistre par d'autres éléments, en l'espèce, une expertise »²⁴². La preuve du sinistre se rapportant en produisant un dossier de réclamation, il s'agira de voir comment se compose ce dossier.

134.- Le dossier de réclamation. – Qui doit produire ce dossier de réclamation ? C'est l'assuré bénéficiaire de la garantie qui doit produire en temps utiles un dossier de réclamation entre les mains de son assureur. « La perte du recours contre le transporteur maritime peut être imputable à l'assuré qui, par exemple, a tardé à adresser à l'assureur les documents indispensables à ce dernier pour pouvoir exercer une action dans les délais »²⁴³. Le dossier doit être complet et régulier. Comment se compose-t-il ? Il doit comprendre un certain nombre de pièces justificatives. Le premier élément constitutif du dossier de réclamation est la preuve du droit à la garantie. En règle générale il s'agit de l'original de la police au voyage ou cela peut être également l'avenant de banque ou du certificat d'assurance. Le deuxième document concerne l'original du ou des documents de transport (BL) et des différents documents émis à l'occasion du transport, comme la lettre de voiture par exemple, avec l'indication des réserves. Le troisième élément du dossier concerne le certificat de non-livraison. Il s'agit d'un document délivré par le transporteur en cas de disparition d'un ou de plusieurs colis. Le dernier élément pour finir la constitution du dossier concerne les factures et les divers documents. Il s'agit de plusieurs copies de pièces justificatives comme la facture d'achat, la facture de réparation, liste de colisage etc. Mais aussi, les documents permettant de justifier le montant de la réclamation ainsi que le rapport d'expertise, s'il y a eu l'intervention d'un commissaire d'avaries. Une fois le dossier de réclamation complet, on va élaborer un projet de règlement, appelé aussi « dispache » que l'on fait à partir du dossier d'expertise s'il y en a un. L'assureur doit effectuer le règlement de l'indemnité dans le délai précisé par le contrat. A qui doit se faire ce règlement ? Le règlement doit s'effectuer directement à l'assuré, porteur de l'original de la police. La subrogation de l'assureur dans les droits de l'assuré est subordonnée au versement de l'indemnité. Sur quelle base s'effectue ce règlement ? L'expert compare la valeur de la marchandise à l'état sain avec celle en état d'avarie. Dans quels délais doit intervenir le règlement ? « L'indemnité due par l'assureur est payable comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la présente

²³⁸ Arrêt Angers, ch. Com., 12 septembre 2006, n° 05/02456, MMA c/ Framatex, DMF 2007, p.17

²³⁹ Arrêt Cass. Com., 10 mars 2004, n° 03-10.154

²⁴⁰ Arrêt Cass. 1^{er} Civ., 7 juin 2001, n° 98-20.264

²⁴¹ Trad. : Un écrit *ad validitatem* est un écrit avec une condition de validité, si cette condition n'est pas remplie l'acte en cause risque d'être entaché de nullité

²⁴² Arrêt CA Paris, pôle 5, ch. 4, 18 mai 2011, n°09/15740, Aviva c/ TFE, BTL 2011, p. 383

²⁴³ Arrêt CA Rouen, 2^e ch., 26 février 1981, Helvetia c/ Transports Louvigny

police. Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice »²⁴⁴. Le règlement doit donc intervenir dans les 30 jours. Passé ce délai, l'assuré peut réclamer les intérêts de l'indemnité à l'assureur. Une fois l'assuré indemnisé en temps utiles, l'assureur, subrogé dans les droits de son client pourra entamer un recours contre le ou les tiers responsables. On quitte donc la partie sinistre pour rentrer dans la partie recours.

135.- Le recours. – L'assureur peut se charger de cette action, mais le plus souvent ce sera le courtier qui exercera un recours pour le compte de l'assureur. Dans le cadre de cette action, l'assureur ou le courtier va se retourner contre les tiers responsables des dommages en leur adressant une réclamation chiffrée, le tenant pour responsable du préjudice subi par son client. Qui sont ces tiers responsables ? Il peut s'agir de différents opérateurs maritimes, cela peut être soit l'armateur et son P&I Club, les acconiers, le transitaire, le manutentionnaire, les tiers détenteur²⁴⁵ etc. Au soutien de sa réclamation, il va devoir transmettre les pièces habituelles justifiant ces avaries. De quelles pièces s'agit-il ? Il s'agit des mêmes pièces que celles qui ont servi à l'indemnisation du sinistre ainsi que la charte partie, la lettre de garantie, et surtout les certificats établis au chargement de la marchandise destinés à démontrer qu'elle était saine au départ. L'appui de l'assuré peut être réclamé aussi puisque c'est dans son intérêt que le résultat du recours doit être optimisé. Que se passe-t-il une fois les tiers responsables trouvés ? Après avoir trouvé le ou les tiers responsables des dommages occasionnés, il va s'ouvrir une tentative de conciliation entre l'assureur et le ou les tiers responsables. Il faut privilégier le compromis amiable afin d'éviter l'assignation devant les tribunaux qui est beaucoup plus complexe.

Nous avons vu dans ce premier chapitre l'approche contractuelle classique, il s'agira de voir dans un second temps la nouvelle approche envisagée par le législateur.

Chapitre 2 : La gestion des risques exceptionnels et leur appréhension nouvelle par la technique assurantielle

Jusqu'en 1967, le risque de guerre a été considéré par les assurances maritimes comme un risque ordinaire, dont les assureurs devaient répondre. La pratique s'est peu à peu détachée de ce principe, pour finir par exclure totalement les risques de guerre des polices d'assurance classiques. Désormais ils font l'objet de garanties spéciales. Nous allons revenir sur cette évolution dans notre prochaine section.

Section 1 : Vers une autonomie des garanties assurantielles

Auparavant le code de commerce et les polices d'assurances maritimes ne faisaient aucune distinction entre les risques de guerre et les risques ordinaires, c'est ce que nous allons étudier dans une première partie. Puis dans un second temps la loi du 3 juillet 1967, va entraîner l'isolement des polices d'assurance risques de guerre, c'est ce que nous verrons dans notre deuxième partie.

²⁴⁴ Article 27 imprimé « *Tous risques* »

²⁴⁵ Ceux qui ont la garde des marchandises en entrepôts

I – Les risques de guerre semblables aux risques ordinaires

136.- Assimilation des risques de guerre aux risques ordinaires. – L’Ordonnance de marine dite « *Ordonnance de Colbert* » de 1681, le Code de commerce de 1807 et les polices d’assurances maritimes ne faisait aucune distinction entre les risques de guerre et les risques ordinaires. Il y avait une parfaite assimilation entre ces deux risques. Pour Lemonnier cette situation était dû au fait que « *la guerre était à peu près l’état normal et habituel de l’Europe ; la paix formait plutôt l’exception que la règle... les risques de guerre étaient si fréquents et si continuellement mêlés aux risques de paix, que les taux de primes devaient toujours se calculer en considération des uns et des autres* »²⁴⁶

137.- Une pratique en évolution. – Au XIXème siècle, « *l’évolution politique entraîna les assureurs à une augmentation de prime en cas de guerre. Cette augmentation de prime laisser présager une exclusion. Par la suite, la pratique a évolué* »²⁴⁷. Petit à petit les compagnies d’assurance commencèrent à modifier leurs conditions générales. Désormais le risque de guerre n’est plus garanti automatiquement par les assureurs, il peut même en être exclu. « *Ainsi la police de Paris et de Bordeaux, stipule que les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs que s’il y a Convention expresse. Tandis que les polices de Marseille et de la place du Havre les excluent purement et simplement. Seule la police de la place de Nantes continue de couvrir par principe les risques de guerre* »²⁴⁸. Cependant ce n’était pas satisfaisante, les assurés pouvaient se retrouver sans couverture pour les risques de guerre. Les raisons qui contribuèrent également à exclure le risque de guerre étaient que les navires se perfectionnaient avec le temps et de ce fait devenaient de plus en plus coûteux. Cependant assurer la guerre signifiait que les assureurs s’exposaient à des pertes beaucoup plus importantes. Il fallait donc inventer un système d’assurance qui pouvait couvrir les risques exceptionnels. C’est au XXème siècle, au cours de la première guerre mondiale qu’on verra apparaître ce système et la confirmation que les assureurs ne peuvent pas couvrir ce risque tous seuls.

138.- La première guerre mondiale. – Désormais les risques pendant la guerre ne sont plus du ressort des assureurs mais de l’État. « *L’arrivée de ce conflit mondial entraîna l’apparition de nouvelles armes performantes qui obligèrent l’État Français à intervenir dans le domaine de l’assurance ou la réassurance des risques de guerre. Les primes augmentant fortement, l’État dut s’investir afin de permettre l’approvisionnement du pays, en garantissant que les armateurs et / ou chargeurs seraient indemnisés de leurs pertes. L’intervention de l’État se fit en deux temps. Tout d’abord de manière facultative, puis elle finit par être obligatoire* »²⁴⁹.

139.- Le système facultatif. – Le décret du 13 août 1914 fit son apparition, il devait apporter une aide efficace au commerce maritime. Le système mis en place était facultatif, les armateurs restaient libres de ne pas s’assurer contre les risques de guerre et les assureurs étaient libre d’accepter ou de refuser d’assurer de tels risques. Le

²⁴⁶ O. Lasmoles, Les assurances maritimes et la couverture des risques terroristes, *La Revue Mare Liberum*, n° 1, avril 2004, p. 21.

²⁴⁷ G. PINSON, « Assurances maritimes et risques de guerre », Mémoire, Université Paris II, 2004

²⁴⁸ G. PINSON, « Assurances maritimes et risques de guerre », Mémoire, Université Paris II, 2004

²⁴⁹ *Idem*

système mis en place ne couvrait pas totalement la valeur des navires. S'agissait des marchandises, la protection variait selon qu'il s'agissait de marchandises à l'importation ou à l'exportation. Le système fut modifié plusieurs fois jusqu'en 1917. En 1916, l'État va étendre l'assurance risques de guerre aux « *navires battant pavillon allié ou neutre, appartenant à des armateurs Français ou à des Sociétés constituées par eux en pays étrangers, ainsi qu'à ceux qui seraient affrétés par des Français, et même à tous navires, alliés ou neutres, affectant un transport de marchandises destinées au ravitaillement national* »²⁵⁰. Ce système ne put perdurer au-delà de 1917, tant les pertes et les dommages furent importants. « *Il fallait permettre à l'économie du pays de pouvoir continuer à fonctionner en garantissant que les pertes seraient indemnisées. Ce n'est alors plus le rôle d'une compagnie d'assurance mais celui de l'État. C'est ce qui se passa dès le début de 1917 ou l'assurance des risques de guerre par l'État devint obligatoire* »²⁵¹.

140.- Le système obligatoire. – La loi du 19 avril 1917 instaura l'obligation d'assurance des risques de guerre auprès de l'État seulement pour les navires de 500 tonneaux et plus. En obligeant les armateurs à s'assurer, l'État poursuivait deux buts. « *Le premier était de restreindre le marché dit « libre » dont les primes devenaient trop élevées et dont le bénéfice allait le plus souvent à des assureurs britanniques, via la réassurance. Le second était de répartir sur un grand nombre d'unités les risques couverts par l'État et de lui donner ainsi la possibilité de réduire le taux de ses propres primes* »²⁵². Cette loi va instituer une nouvelle orientation dans l'assurance des risques de guerre par l'État. Il ne s'agit plus d'une faculté offerte aux armateurs afin de les protéger de fortes primes, il s'agit d'une assurance obligatoire. « *La Commission de la Marine Marchande pour l'assurance des risques de guerre* » s'est vue confier l'application de la loi. Il s'agit d'une assurance directe qui permet à l'État de se réassurer ensuite auprès de Compagnies Françaises. « *Par la suite, la mise en place de ce système d'exception n'étant plus adapté aux circonstances, le gouvernement décida de mettre fin à l'assurance obligatoire des risques de guerre par une loi du 8 octobre 1919*²⁵³, complétée par une autre loi du 23 octobre 1919 »²⁵⁴.

La guerre devenant un phénomène récurrent, notamment avec l'apparition de la seconde guerre mondiale, il devenait nécessaire d'adopter des polices d'assurance qui couvraient ces situations d'exceptions. Il a donc fallu séparer les risques ordinaires et les risques de guerre, pour pouvoir désormais garantir ces risques qui causent des dommages importants. C'est la Loi du 3 juillet 1967 qui est venue remédier à ce problème, c'est ce que nous allons voir par la suite.

II – L'autonomie des polices et des clauses risque de guerre : Loi du 3 juillet 1967

141.- Un changement de législation. – La loi du 3 juillet 1967 a consacré l'autonomie des polices d'assurances « *risque de guerre* ». Il est désormais prévu à l'article L.172-16 du code des assurances, que « *l'assureur ne couvre pas les risques :*

²⁵⁰ Décret du 7 novembre 1916. J.O. du 8 novembre 1916

²⁵¹ G. PINSON, « Assurances maritimes et risques de guerre », Mémoire, Université Paris II, 2004

²⁵² G. PINSON, « Assurances maritimes et risques de guerre », Mémoire, Université Paris II, 2004

²⁵³ J.O du 10 octobre 1919 p.11162

²⁵⁴ J.O du 24 octobre 1919 p.11790

- *De guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre ;*
- *De piraterie ;*
- *De capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;*
- *D'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme ;*
- *Des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, sauf ce qui est dit à l'article L. 173-8 ;*
- *Des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de la radioactivité, ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules ».*

S'agissant de la piraterie, les polices « *risques ordinaires* » ne l'excluent que dans les hypothèses où elle a un caractère politique ou se rattache à la guerre. Ces exclusions sont pratiquées sur tous les marchés d'assurance maritime. L'article L.172-16 du code des assurances ne constitue qu'une disposition supplétive. Les assurés peuvent racheter ces exclusions, moyennant surprime, par le biais de la souscription de « *Conventions Spéciales* » couvrant les risques de guerre et risques assimilés. Il n'est possible de souscrire ces Conventions spéciales qu'en complément d'un contrat d'assurance « *risques ordinaires* ». Ces Conventions ne sont pas autonomes, elles sont toujours incluses dans la police d'assurance « *risques ordinaires* ».

142.- Le rôle de la Caisse centrale de réassurance. – Les choses vont évoluer et les compagnies vont finir par obtenir ce qu'elles souhaitent en commençant par le désengagement de l'État. Ainsi au 1^{er} janvier 1973²⁵⁵, les assurances ou réassurances des risques de guerre ont été prises en charge par la CCR, avec la garantie de l'État. Selon l'article L. 431-4 du Code des assurances, la CCR est habilitée avec la garantie de l'État, « *à pratiquer les opérations d'assurance ou de réassurance des risques résultant de faits à caractère exceptionnel, tels qu'états de guerre étrangère ou civile, atteintes à l'ordre public, troubles populaires, conflits du travail, lorsque ces risques naissent de l'utilisation de moyens de transport de toute nature, ou se rapportent à des biens en cours de transport ou stockés* ». Il est important de préciser que l'article L. 431-12 du code des assurances a rendu obligatoire la réassurance des risques maritimes de guerre auprès de la CCR et l'article R. 431-39 du code des assurances a imposé aux compagnies que les polices d'assurance, pour bénéficier de la réassurance de la CCR, doivent être conformes à des polices types. L'article L. 431-12 du Code des assurances par lequel la CCR détenait le monopole de la réassurance des risques de guerre sera par la suite abrogé par la loi du 31 décembre 1989²⁵⁶. « *Désormais, la réassurance des risques de guerre n'est plus obligatoire, les compagnies peuvent conserver ce risque ou le céder à d'autres réassureurs* ».

Une menace va se faire de plus en plus présente, il s'agit du terrorisme, dont les conséquences se sont révélées de plus en plus lourdes au fil des années. Il est fortement probable que cette menace sera sans doute « *le risque ordinaire* » de ce siècle. En effet depuis les attaques du 11 septembre 2001 il devient nécessaire de mettre en place un dispositif de sécurité pour protéger la population de ce nouveau phénomène. C'est ce que nous allons étudier dans notre prochaine section.

²⁵⁵ Loi de finances du 23 décembre 1972

²⁵⁶ Loi n°89-1014 du 31 décembre 1989

Section 2 : Vers un renforcement des garanties assurantielles dans le cadre du terrorisme

Le renforcement des garanties assurantielles dans le cadre du terrorisme passe tout d'abord avec la mise en place d'une garantie légale qui a pour objectif nouveau d'indemniser les victimes d'attentats, c'est ce que nous allons voir dans un premier temps. Puis dans un second temps, nous examinerons la mise en place d'un nouveau dispositif, qui a vu le jour après les attentats du 11 septembre 2001.

I – Mise en place de la garantie légale « attentats » : Loi du 9 septembre 1986

143.- Mise en place de la Loi du 9 septembre 1986. – La vague d'attentats survenus dans la grande distribution, à la fin de l'année 1986 va conduire à l'élaboration d'une nouvelle Loi qui a pour objectif d'indemniser les victimes d'attentats : c'est la Loi n° 86-1020 du 9 septembre 1986, relative à la lutte contre le terrorisme et aux atteintes à la sûreté de l'État. Cette Loi prévoit :

- La réparation intégrale des dommages corporels
- Une extension des garanties dommages aux dégâts causés par des attentats ou actes de terrorismes « *Les contrats d'assurance de biens ne peuvent exclure la garantie de l'assureur pour les dommages résultant d'actes de terrorisme ou d'attentats commis sur le territoire national. Toute clause contraire est réputée non écrite* »²⁵⁷

144.- Le champ d'application de la Loi du 9 septembre 1986. – La loi ne définit pas le terme « attentat », des doutes se sont installés sur le sens exact de cette notion qui apparaissait ambiguë. Les premiers articles citent les « *infractions de droit commun qui, lorsqu'elles sont en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur, sont poursuivies, instruites et jugées selon les règles du Code pénal* ». Afin d'enlever toute ambiguïté sur la qualification d'un événement et pour adopter une solution plus harmonieuse comme celle qui avait été adoptée en 1983 ou on avait défini le terme « attentat », l'organisation professionnelle a conseillé aux Sociétés d'accorder la garantie des émeutes, des mouvements populaires, des actes de terrorismes ou de sabotage, dans les contrats incendie.

A cette nouvelle loi, qui vient renforcer la lutte contre le terrorisme, il faut ajouter un nouveau dispositif GAREAT qui est issu de l'installation de la menace terroriste sur notre territoire, et dans le monde entier. Il s'agira d'étudier par la suite les apports de ce nouveau système.

²⁵⁷ Article 9. V de la loi 86-1020 du 9 septembre 1986

II– Mise en place du dispositif GAREAT : Les attentats du 11 septembre 2001

145.- Définition. – C’est un GIE à but non lucratif créé le 1^{er} janvier 2002, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, par la profession de l’assurance avec le concours de l’État Français. Cet instrument est devenu essentiel au marché de l’assurance Française. Il est issu de l’enracinement de la menace terroriste. Il permet la couverture des dommages matériels subis par des biens assurés en France qui résultent d’actes de terrorisme subis sur le territoire français ou à l’étranger. Ce dispositif inclut également le cyber-terrorisme.

146.- Historique. – GAREAT est le fruit de l’assemblage d’une disposition du Code des assurances Français et de l’émergence de l’hyper-terrorisme. Comme nous l’avons vu précédemment, la Loi du 9 septembre 1986 est venue mettre en place le premier dispositif légal de couverture du terrorisme en France, suite à la vague d’attentats au milieu des années 1980. Les attentats du World Trade Center du 11 septembre 2001, suivi 10 jours après de l’explosion du site AZF, sont venus renforcer le scénario d’un acte hyper-terroriste, provoquant un brutal affaiblissement des capacités de réassurance par cette menace. Survint une nécessité d’assurer cette nouvelle menace, conduisant le marché de l’assurance à une situation d’urgence absolue. « *En effet, à quelques mois de l’échéance du 1^{er} janvier 2002, assureurs, réassureurs, mais aussi assurés, se trouvaient dans l’obligation de faire émerger une solution innovante pour suppléer durablement et suffisamment l’absence de réassurance privée en la matière, sous peine d’une disparition pure et simple de l’offre d’assurance dommages pour les entreprises implantées en France : incendie / explosion, mais aussi tempêtes et catastrophes naturelles légalement liées, etc.* »²⁵⁸. A partir de 2002, un partenariat public-privé va naître dans ce contexte de crise, associant les assureurs, les réassureurs privés, et l’État.

147.- Évolution. – L’article L126-2 du code des assurance a été modifié par la loi du 23 Janvier 2006, dans le but de couvrir les dommages subis par des biens assurés résultant d’actes de terrorisme subis sur et en dehors du territoire Français, mais également pour prendre en compte tout le champ des modes opératoires susceptibles d’être mis en œuvre par des terroristes. « *Dès 2005, GAREAT avait anticipé cette évolution et a créé à la demande du marché français, à côté de son mécanisme de réassurance des Grands Risques, un second dispositif consacré aux risques Petits et Moyens (ceux inférieurs à six millions d’euros en 2005, puis inférieurs à 20M€ à partir de 2010), répondant ainsi à un nouveau besoin de réassurance face au risque d’accumulation de sinistres affectant des contrats de masse (habitation, automobile, professionnels, ...) par effet domino* »²⁵⁹

148.- Fonctionnement du dispositif. – Ce dispositif est un pool de co-réassurance qui possède une « *structure B to B au service de ses adhérents assureurs, il n’a aucune relation directe avec les assurés. Ses clients et membres sont exclusivement des compagnies d’assurance françaises ou étrangères provenant de 17 pays, et habilitées à opérer en France au titre de la Liberté d’Établissement ou de la Libre Prestation de*

²⁵⁸ http://variances.eu/?p=2688#_ftn2

²⁵⁹ *Idem*

Services. A ce jour, environ 230 sociétés adhèrent à la Section des Grands Risques, et 100 à la Section des Risques Petits et Moyens. Chacune d'elles est engagée sur les charges du GIE (rétention, coûts de réassurance publique et privée, frais généraux, ...), solidairement avec les autres adhérents, à hauteur de sa quote-part dans le volume annuel total des primes de réassurance cédées à GAREAT au titre de chaque section. En contrepartie de son adhésion à l'une et/ou l'autre de ces sections, chaque membre bénéficie pour les affaires qu'il lui cède, d'un programme de réassurance au premier euro et illimité mis en place par GAREAT »²⁶⁰. Le périmètre d'intervention de GAREAT est défini par le code pénal, qui définit notamment l'attentat « constitue un attentat le fait de commettre un ou plusieurs actes de violence de nature à mettre en péril les institutions de la République ou à porter atteinte à l'intégrité du territoire national »²⁶¹ et les actes de terrorisme « Constitue également un acte de terrorisme, lorsqu'il est intentionnellement en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur, le fait d'introduire dans l'atmosphère, sur le sol, dans le sous-sol, dans les aliments ou les composants alimentaires ou dans les eaux, y compris celles de la mer territoriale, une substance de nature à mettre en péril la santé de l'homme ou des animaux ou le milieu naturel »²⁶², il s'agit du bioterrorisme, qui utilise l'arme biologique à des fins terroristes. Un attentat a pour objectif de porter atteinte à l'intégrité du territoire national ou de menacer les institutions de la République. Cependant il y a des situations qui peuvent s'apparenter à cette menace, comme le vandalisme ou encore des actes malveillants provenant de personnes crapuleuses ou mafieuses. Dans ce cas-là, comment différencier toutes ces situations ? « GAREAT a mis en place une Commission des Sinistres qui examine les dossiers qui lui sont déclarés par ses adhérents et qui formule un avis sur la qualification de l'événement et sa recevabilité, la décision finale concernant l'indemnisation de l'assureur restant du ressort du Conseil d'Administration de GAREAT »²⁶³. Le terrorisme concerne des actes individuels ou collectifs qui ont pour but de troubler l'ordre public par l'intimidation ou la terreur. Dans cette situation il y a rarement ambiguïté en termes de qualification. Il nous vient à l'esprit tous les événements survenus en France et à l'étranger ces dernières années. Certains événements terroristes possèdent une capacité d'indemnisation très importante, on pense notamment à l'attaque hyper-terroriste du type World Trade Center. Cette thématique expose de forts enjeux humains mais aussi matériels, comme l'effondrement des deux tours jumelles. Pour faire face à un événement d'une telle ampleur, le dispositif a mis en place une procédure spécifique qui permet de surveiller, d'enregistrer et de quantifier les dossiers en temps réel, de mesurer leur impact sur la rétention des adhérents mais aussi d'activer les programmes de réassurance dans le but de rembourser les assureurs adhérents le plus rapidement possible. En cas d'événement exceptionnel qui prend les décisions en cas de sinistres ? Il s'agit de la CCR et de l'État qui seraient compétents à tous les niveaux de décision concernant les sinistres. En prévision d'un tel événement, « GAREAT s'est en outre préparé à coordonner ses moyens avec ceux de ses adhérents, et développer la communication externe avec toutes les parties concernées, notamment par la mise en œuvre d'un test de crise »²⁶⁴.

²⁶⁰ *Idem*

²⁶¹ Article 412-1 Code pénal

²⁶² Article 421-2 Code pénal

²⁶³ http://variances.eu/?p=2688#_ftn2

²⁶⁴ *Idem*

149.- Le financement. – « *Le dispositif collecte auprès de ses adhérents des cotisations correspondant à un pourcentage fixe des primes négociées librement par les assureurs avec leurs clients afin de financer ses coûts de réassurance et ses sinistres. En ce qui concerne les Grands Risques, GAREAT applique des taux fixes de réassurance sur les primes dommage de chacune des polices. Concernant les Risques Petits et Moyens, un dispositif similaire est appliqué non plus sur chaque police, mais sur l'encaissement annuel des cédantes par grandes branches d'assurance* »²⁶⁵. Le principe reste la mutualisation des risques qui se définit comme un « *procédé qui consiste à diminuer les risques inhérents à une opération en transférant la charge des risques sur plusieurs agents économiques* »²⁶⁶.

150.- Critique. – Le succès du GAREAT est toutefois à nuancer. En effet, aujourd'hui il y a de plus en plus d'attaques terroristes dans le monde et ce sont d'abord les personnes qui sont touchées en premier. Or, le dispositif ne couvre que les dommages matériels. Ne serait-il pas plus judicieux de créer un système de réassurance plus large, qui couvre également les dommages corporels ?

Le cadre assurantiel n'est pas le seul moyen qui permet de lutter contre ces risques, nous verrons dans notre prochain titre que le domaine contractuel permet également une bonne maîtrise de ces menaces.

Titre 2 : La gestion des risques exceptionnels en dehors du cadre assurantiel

Nous avons vu dans notre titre premier que l'assurance constituait l'un des moyens qui permettait de gérer l'apparition d'un sinistre résultant d'une situation exceptionnelle. Cependant ce n'est pas la seule solution. En effet, pour appréhender ces dangers, il est également possible de prévoir des clauses spéciales dans des contrats d'affrètements, on parle de « *war risk clause* »²⁶⁷, c'est ce que nous allons étudier dans un premier temps. Puis dans un second temps nous nous intéresserons aux actions matérielles et immatérielles, qui permettent elles aussi de lutter contre ces risques exceptionnels.

Chapitre 1 : La gestions des risques de guerre et les stipulations contractuelles

151.- Le contrat d'affrètement. – Aux termes de l'article 1^{er} de la Loi du 18 juin 1966, le contrat d'affrètement est le contrat par lequel « *le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affrèteur* ». Ce texte ajoute que « *les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat, et, à défaut, par les dispositions du présent titre et celles du décret pris pour son application* ». Le contrat d'affrètement a pour principe « *la liberté contractuelle* », tant en ce qui concerne ses modalités que sa structure fondamentale. La liberté contractuelle s'exprime également quant à l'objet du contrat d'affrètement qui peut

²⁶⁵ http://variances.eu/?p=2688#_ftn2

²⁶⁶ <http://www.girardin-industriel.com/girardin-industriel-glossaire.htm>

²⁶⁷ Trad. : clause risque de guerre

porter sur toutes sortes de navires. Cette liberté s'applique même sur la structure du contrat, celui-ci n'ayant comme limite que l'imagination des parties.

Cette gestion du risque via un contrat d'affrètement, repose avant tout sur des dispositions particulières insérées dans les contrats qui servent à protéger la marchandise mais aussi les parties, c'est ce que nous allons voir dans notre prochaine section.

Section 1 : *La gestion des risques de guerre dans la charte partie*

Il s'agira dans un premier temps, de définir de manière générale ce qu'est une clause « *risque de guerre* », incluse dans un contrat d'affrètement, de manière à cerner exactement quels sont les risques qui sont couverts par cette clause et quels sont les risques exclus. Puis dans un deuxième temps nous prendrons l'exemple d'une clause type « *Conwartime clause* », qui aura pour problématique de savoir si cette clause est d'application immédiate ou limitée.

I – Clause « *risque de guerre et terrorisme* »

152.- Présentation générale. – Qu'est-t-il inclus dans une clause risque de guerre ?

Une clause de risque de guerre type couvrira « *l'acte de guerre, la guerre civile, les hostilités, la révolution, la rébellion, l'agitation civile, les opérations de guerre, la pose de mines ... des actes de piraterie, des actes terroristes, des actes d'hostilité* ». Nous pouvons constater que la clause a une portée générale, elle couvre plusieurs éléments. Quel est le champ d'application d'une clause générale sur les risques de guerre ? Toutes les clauses de risque de guerre ne font pas référence au terrorisme, en particulier les versions obsolètes de ces clauses. Elles ne couvrent pas toutes ces actes de violences. Il est important de bien définir chaque risque, de manière à constater les événements qui sont couverts par la clause et les événements qui ne le sont pas

153.- Qualification de la guerre. – Concernant par exemple la guerre, pour déterminer si elle avait éclaté il fallait se baser sur plusieurs principes clés, à savoir, la formalité du conflit, la continuité de la violence, l'intensité et les acteurs impliqués, c'est-à-dire l'État ou les acteurs privés. Dans un arrêt,²⁶⁸ concernant le détournement dans le ciel de l'avion « *Pan Am 747* », la problématique qui se posait dans le cadre de cet appel, était de savoir parmi les différents assureurs qui ont assuré l'avion, lequel doit supporter le coût de la perte ? Ce qui emmène à la question de la couverture de la clause. Quels sont les risques qui sont garantis par cette dernière ? La représentante de Lloyd a examiné plus en détail la signification de la guerre et a déclaré que « *la guerre est bien sûr une hostilité engagée par des entités qui ont au moins des attributs de souveraineté significatifs* ». La Cour a également poursuivi que pour que les activités d'un groupe de guérilla soient qualifiées de guerre, le groupe de guérilla devait avoir des incidents de souveraineté. Dans notre affaire sur le détournement de l'avion, la CA a estimé que l'exclusion de la guerre ne s'appliquait pas car la perte du « *Pan Am 747* » n'était en aucun cas causée par une guerre entre États. Dans un autre arrêt²⁶⁹ la question

²⁶⁸ *Pan American World Airways Inc. c. The Aetna Casualty & Surety Co., 1975*

²⁶⁹ *Spinneys, 1948, Ltd v. Royal Insurance Co. Ltd, 1980*

de la qualification s'est posée, concernant cette fois-ci la guerre civile au Liban. J. Mustill²⁷⁰ a conclu qu'à l'époque, il n'y avait pas de guerre civile au Liban en 1980. Le niveau et la gravité des combats étaient compatibles avec une guerre civile. Cependant, il ne considérait pas qu'il y avait des groupes qui luttèrent pour se prendre le pouvoir. Ces affaires précédemment citées, stipulent clairement que le terrorisme ne peut être considéré comme une « guerre ». Si la clause « *risque de guerre* » ne fait pas spécifiquement référence au terrorisme, elle ne s'appliquera pas dans cette situation.

154.- Qualification de terrorisme. – Les clauses « *risque de guerre* » ont été progressivement étendues aux activités terroristes, ce qui n'était pas le cas auparavant. Traditionnellement, ces clauses ne faisaient aucune référence aux activités terroristes. Les assureurs aériens Américains se retrouvaient confrontés à des nouveaux dangers qui n'étaient en aucun cas couverts par la clause. Prenons l'exemple des activités terroristes telles que le détournement d'avions Américains par des Palestiniens en 1970²⁷¹. Le terme « terrorisme » est difficile à délimiter. Il n'existe pas de définition précise. Par exemple, au Royaume-Uni, il existe deux définitions différentes du terrorisme. La loi de 1993²⁷² définit les actes de terrorisme comme « *des actes qui mènent à renverser ou à influencer par la force ou la violence le gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni ou tout autre gouvernement de droit* ». « *The Terrorism Act 2000* » donne une définition beaucoup plus large du terrorisme « *Les actions impliquant des violences graves contre une personne, des dommages matériels graves, une perturbation grave du système électronique, qui vise à influencer sérieusement le gouvernement ou à intimider le public et est faite dans le but de promouvoir une cause politique, religieuse ou idéologique* ». Il en découle qu'il n'y a pas de véritable définition du terrorisme en tant que tel. Il serait judicieux de le définir au sein même de la charte-partie. L'importance de cette situation résulte dans le fait que s'il n'y avait pas une situation aussi nette au Liban, il faudrait alors se demander s'il ne s'agit pas d'une situation de « *terrorisme* » qui pourrait également déclencher l'application de la clause de risque de guerre.

155.- Effet des clauses de risque de guerre. – Une clause « *risque de guerre* » type fournit aux propriétaires deux recours différents, dans la situation où la guerre a lieu à la destination prévue de la charte-partie. Tout d'abord, le navire ne peut être amené à faire escale dans un lieu soumis à un « *blocus, une guerre, des hostilités, des opérations de guerre ou exposant le navire à un risque de capture ou de saisie* ». Parfois, l'exigence dépend de la manière dont le ou les propriétaires perçoivent les événements. La clause peut également servir à donner des informations sur l'emplacement, à savoir, s'il est considéré comme dangereux ou pas. Deuxièmement, les clauses de guerre couramment utilisées donnent au navire la liberté de se conformer aux ordres ou aux directives de diverses autorités ou organes, par exemple l'État du pavillon, les souscripteurs de risques de guerre, tout autre gouvernement ou le Conseil de sécurité des Nations Unies ou les directives de la Communauté Européenne. Si la clause est déclenchée en raison d'un risque dangereux, des dispositions spéciales sont prises. De quelles dispositions s'agit-il ? Cela peut être le déchargement de la marchandise dans un autre port, qui n'était pas prévu au contrat

²⁷⁰ Avocat et juge Anglais

²⁷¹ *Pan American World Airways / Aetna Casualty*, 1975

²⁷² *The Reinsurance (Acts of Terrorism) Act 1993*

de transport. Le navire peut également procéder au paiement d'une assurance supplémentaire selon des circonstances. Il est donc préférable de se poser la question de la sécurité des ports. En effet, il est opportun de vérifier si le port de destination est un port dangereux qui connaît certaines perturbations. Par exemple, si au Liban la clause « *risque de guerre* » s'applique, cela signifie que le propriétaire du navire a le droit de refuser de décharger sa marchandise dans le port en raison du danger que représente ce port. Il peut probablement suivre les instructions données par le Conseil de sécurité de l'ONU.

156.- Conclusion. – Les risques de guerre sont souvent exclus des contrats d'assurance en raison de l'ampleur des dommages causés par la guerre aux biens et aux entreprises. Il serait en effet peu économique pour les assureurs de couvrir tous ces risques dans les limites de leurs primes standard. De manière générale, il serait préférable de laisser l'assuré trouver une couverture d'assurance « *tous risques* ». En pratique, l'armateur supporte la charge des risques d'assurance normaux, tandis que des primes supplémentaires sont attribuées à l'affréteur. En d'autres termes, un affréteur qui souhaite effectuer des opérations commerciales dans des zones à risques va devoir payer des frais d'assurance supplémentaires liés à ce commerce. Les membres qui se trouvent dans cette situation doivent demander conseil au club ou à leurs conseillers juridiques. Il s'agit d'une situation qui évolue constamment et qui pose chaque jour de nouveaux problèmes.

Nous allons maintenant nous intéresser dans une deuxième partie à une problématique essentielle, qui est de savoir si on peut invoquer ces clauses librement ou de manière limitée. Nous essaierons de répondre à cette question en prenant l'exemple d'une affaire qui utilise une clause « *risque de guerre* » type, à savoir la Conwartime clause.

II – Conwartime clause : limitations or liberties ?

157.- Présentation générale. – BIMCO a développé un grand nombre de clauses autonomes pour compléter les contrats standard. Ces clauses abordent un large éventail de sujets notamment « *le risque de guerre* ». La Conwartime qui est une clause type « *risque de guerre* » a été révisée plusieurs fois en 1993, en 2004, puis en 2013. Cette clause est utilisée seulement dans l'affrètement à temps. L'affaire²⁷³ que nous allons étudier concerne un recours contre une sentence arbitrale. La question qui se posait était de savoir si les propriétaires étaient empêchés de se prévaloir de la clause CONWARTIME 2004, qui leur permet de justifier leur refus de suivre les commandements des affréteurs d'effectuer un voyage à Mombasa (Kenya).

158.- Les faits. – Le navire a été affrété par trois contrats d'affrètement consécutifs sur des termes sensiblement identiques. L'appelant principal était nommé les « *affréteurs* » et le défendeur principal était nommé les « *propriétaires* ». La sous-sous-charte-partie a été conclue le 25 mars 2010. Le 23 avril 2010, les affréteurs ont chargé le navire d'effectuer un voyage en charge de Taiwan à Mombasa, (Kenya). Ces commandes ont été transmises aux propriétaires, qui ont refusé de les exécuter, en s'appuyant sur la clause CONWARTIME 2004, qui été incorporée dans les trois

²⁷³ *GmbH & Co and others, The Paiwan Wisdom, 2012*

chartes parties. La clause prévoyait ce qui suit : « *Le navire, à moins que le consentement écrit des propriétaires ne soit obtenu au préalable, ne doit être ordonné ou obligé de continuer vers ou à travers un port, un lieu, une zone ... où il apparaît que le navire, sa cargaison, son équipage ou d'autres personnes à bord du navire, au jugement raisonnable des ... propriétaires, peuvent être ou sont susceptibles d'être exposés à des risques de guerre* ». Les propriétaires ont refusé de se rendre au Kenya, au motif que la piraterie dans l'océan Indien devenait plus grave et s'étendait le long des côtes / eaux de l'Afrique de l'Est. Le refus a été transmis par la suite aux affréteurs qui ont été obligés d'affréter un autre navire pour effectuer le voyage pour une somme de 815 000 dollars.

159.- La décision des arbitres. – Le différend qui en a résulté a été renvoyé à l'arbitrage. Les arbitres ont été invités à déterminer si, sur la construction de la charte-partie, les propriétaires pouvaient invoquer la clause CONWARTIME 2004, afin de justifier leur refus d'exécuter les instructions de voyage des affréteurs. Les arbitres, à la majorité, ont déterminé que les propriétaires avaient le droit de refuser les instructions. Les affréteurs ont été autorisés à interjeter appel.

160.- Les arguments des affréteurs. – Les affréteurs ont invoqué une décision²⁷⁴ dans laquelle il est fait mention que les propriétaires ne sont autorisés à refuser l'ordre du voyage que dans deux conditions cumulatives. La première est qu'il doit exister une probabilité de risque de guerre dans le jugement raisonnable des propriétaires. La deuxième condition est que les risques doivent avoir augmenté entre la date à laquelle la charte-partie a été conclue et la date de l'ordre du voyage. Les affréteurs ont également fait valoir que la clause CONWARTIME 2004 devrait être lue à la lumière de la charte dans son ensemble. Plus précisément, ils ont invoqué les dispositions de la clause 50 (Limites / Exclusions commerciales), qui excluait certains ports (sauf Mombasa / Kenya) et permettaient au navire de traverser le golfe d'Aden, à condition d'avoir obtenu le consentement des assureurs. Les affréteurs ont donc indiqué que le risque de piratage était pris en compte au départ et que seuls les pays mentionnés à l'article 50 étaient exclus du commerce, Mombasa n'en faisant donc pas partie. Les affréteurs ont fait valoir que cela signifiait que « *les propriétaires avaient accepté le risque de piratage en se rendant au Kenya* ». Ils ont également fait valoir que la construction de la charte-partie permettant aux propriétaires d'autoriser l'échange vers un certain port, puis de refuser l'échange au même port le lendemain, représenté un manque, au sens commercial.

161.- La décision du TC. – Le tribunal n'était pas d'accord avec les arguments des affréteurs. Le juge a conclu que la clause CONWARTIME 2004 devait être lue à la lumière de la charte dans son ensemble et que, de ce fait, les propriétaires ne pouvaient pas invoquer le CONWARTIME 2004 pour justifier leur refus de passer par le Golfe d'Aden. Les affréteurs pouvaient ordonner au navire de se rendre au Kenya, mais les propriétaires avaient le droit de refuser de le faire si, au sens de CONWARTIME 2004, il était très probable que le navire soit exposé à des actes de piraterie en cours de route. De plus, le juge n'a pas admis qu'il y avait un manque de sens commercial dans la construction de la charte-partie qui permet de commercer à un port le premier jour et qui autorise les propriétaires à refuser une commande au

²⁷⁴ *Court of Appeal, The Product Star No. 2, 1993*

même port le deuxième jour. En outre, rien dans les mots de la CONWARTIME 2004 n'a laissé sous-entendre qu'il devrait y avoir un changement de risque important entre la date de la charte-partie et la date des ordres donnés. Les propriétaires peuvent donc se prévaloir de la clause librement. En tant que tel, bien que la négociation au Kenya soit autorisée en vertu de la clause 50 de la charte-partie, le CONWARTIME 2004 autorisait les propriétaires à refuser les ordres des affréteurs, en raison des risques de piratage auxquels ils pourraient être confrontés au Kenya.

162.- Conclusion. – La décision dans l'affaire « *The Paiwan Wisdom* » clarifie la question de savoir à quel moment les propriétaires peuvent se prévaloir des clauses. Tout d'abord, la décision supprime le critère d'un changement important du risque, entre la date de la charte et la date de l'ordre donné. Il en résulte que les propriétaires peuvent plus facilement invoquer les termes d'une clause « *risque de guerre* » pour refuser les ordres des affréteurs. Cependant, les affréteurs qui pensent avoir contracté pour le commerce mondial se sentiront sûrement lésés par le fait que les propriétaires sont en mesure de refuser légitimement, des instructions en direction de ports, qui ne sont pas exclus du commerce. En conséquence, il ne fait aucun doute que les affréteurs commenceront à insérer dans la charte-partie des clauses les protégeant. Dans le même temps, les propriétaires chercheront également à s'assurer que les exclusions commerciales couvrent bien leurs intérêts.

Pour appréhender un risque dans un contrat d'affrètement il faut donc que la partie au contrat prévoit une clause qui la protège contre ces menaces exceptionnelles. Il serait donc judicieux de voir dans un second temps comment le fréteur et l'affréteur se répartissent les tâches, lors d'un éventuel danger. Il s'agira de prendre l'exemple d'un contrat d'affrètement à temps, car selon les types d'affrètements la gestion nautique et la gestion commerciale ne sont pas attribuées à la même personne.

Section 2 : La gestion des risques par les parties dans la *baltime*

Dans une première partie nous nous intéresserons aux droits et aux obligations du fréteur et dans une deuxième partie, nous développerons les droits et les obligations de l'affréteur, qui sont plus restreints.

I – Les droits et les obligations du fréteur dans la gestion des risques exceptionnels

163.- Présentation générale. – L'affrètement à temps distingue avec précision le domaine de compétence de chacune des parties au contrat, dans l'exploitation du navire. De cette stricte séparation vont résulter les droits et les obligations des parties. En effet, la gestion commerciale est assurée par l'affréteur, et la gestion nautique relève du fréteur. Il semblerait que ces deux compétences sont complémentaires l'une à l'autre.

164.- Droit de refuser une destination. – En cas de danger imminent, le fréteur peut parfois choisir d'emprunter une autre route maritime, car il ne souhaite pas voir son navire exposé à des risques de guerre. Par exemple il peut refuser de voir son navire naviguer dans les eaux de l'Afrique de l'Est, de peur de voir sa marchandise pillée par

des pirates. Il en découle bien évidemment que ce refus peut porter atteinte aux intérêts des tiers, notamment le destinataire de la marchandise qui attend la réception de sa cargaison. Que doit-on faire dans cette situation de refus ? Le fréteur doit demander à l'affréteur la désignation d'un autre port ou d'une autre route maritime. À défaut d'une telle nomination dans les 48 heures suivant la réception de la notification et de la demande, les propriétaires peuvent décharger la cargaison dans n'importe quel port de leur choix. En d'autres termes, suite au refus du fréteur d'emprunter une zone dangereuse, l'affréteur doit impérativement indiquer un nouveau cap. Que se passe-t-il s'il ne désigne pas une nouvelle route maritime ? Il engage sa responsabilité délictuelle vis-à-vis des tiers porteurs du connaissement, en raison des dommages subis par la marchandise. En effet, un tel retard pourrait entraîner des dommages sur la marchandise, surtout s'il s'agit de marchandise périssable. Mais quand est-il de la compétence du capitaine ? Le capitaine conserve le droit de dérouter le navire vers un autre port en suivant les recommandations adressées par les assureurs du navire. Le fréteur par l'intermédiaire du capitaine garde la maîtrise du navire en cas de menace de guerre.

165.- Critiques. – Les garanties attribuées au fréteur sur la sécurité du navire empiètent sur la gestion commerciale du navire de l'affréteur. Il s'agira de se demander si l'affrètement repose bien sur une gestion séparée et égale du navire. Dans la Baltique la gestion nautique semble plus forte que la gestion commerciale en raison de la direction du navire qui prime sur la cargaison. La sécurité du navire à traverser des zones dangereuses prime donc sur le contrat d'affrètement qui a pour finalité le paiement du fret. La gestion nautique pour ma part, prime sur la gestion commerciale, le principe de séparation des compétences n'est pas respecté ici.

Il faut maintenant se retourner vers l'autre partie au contrat qui est l'affréteur. En effet, dans un second temps, il s'agira d'analyser ses droits et ses obligations, en parallèle du fréteur et constater finalement sur qui pèse la plus grande part de responsabilité.

II– Les droits et les obligations de l'affréteur dans la gestion des risques exceptionnels

166.- Nomination d'un port. – Un port désigné pourrait être dangereux s'il existe un état de guerre qui expose le navire à des pertes ou à des dommages. Le test classique de la sécurité d'un port consiste à déterminer si, au cours de la période considérée, le navire peut l'atteindre, et en revenir, en l'absence d'événement anormal, sans avoir été exposé à un danger inévitable. L'exigence de sécurité peut être énoncée dans la charte ou peut être implicite, par exemple lorsque l'affréteur a le choix de désigner un port dans une fourchette. La raison en est qu'une garantie de sécurité de la part de l'affréteur est nécessaire lorsque les ports ne sont pas spécifiquement identifiés et que le propriétaire ne peut pas mener ses propres enquêtes. Si l'affréteur connaît des insécurités dans certains ports comme des guerres par exemple ou même des mouvements populaires, il est de son ressort de nommer un autre port et d'en informer le fréteur. Que se passe-t-il si l'affréteur méconnaissait un danger au moment de la nomination d'un port ? Engage-t-il sa responsabilité ? L'affréteur n'enfreint pas la garantie si l'insécurité résultait de causes impossibles à anticiper au moment de la nomination. La sécurité potentielle d'un port doit être mesurée au moment de la nomination par l'affréteur, mais si des événements se produisent par la suite pendant

que le navire est en route vers le port, les propriétaires peuvent refuser d'y aller. Si l'affrèteur désigne un port connu pour être dangereux, le propriétaire aurait le droit de refuser d'y aller également et pourrait demander à l'affrèteur de proposer un autre cap. Le propriétaire a le droit d'évaluer les dangers lors de la nomination d'un port. Si le navire se rend dans un port dangereux en dépit des craintes du propriétaire, l'affrèteur sera tenu responsable des dommages pour violation de la garantie de sécurité en cas de perte réellement subie par le propriétaire en raison du danger. Il ne faut cependant pas oublier que, dans la charte, s'il existe une clause de guerre applicable, le libellé de cette clause pourrait écarter la garantie générale de sécurité et le propriétaire devrait consulter la clause de guerre pour connaître ses droits. La clause de guerre doit donc être soigneusement contrôlée.

167.- Le coût des surprimes. – le frèteur est redevable des frais liés à la gestion nautique du navire dont il est responsable. Quant à l'affrèteur, il doit supporter le coût de toutes surprimes exigées par les assureurs auprès du frèteur, chaque fois que le navire traverse des zones à risques. Il s'engage donc à régler une partie des frais. Il y a donc une répartition des frais entre le frèteur et l'affrèteur.

Nous avons pu constater au cours de ce premier chapitre qu'il était possible pour les parties au contrat d'affrètement d'appréhender ces risques exceptionnels. Tout d'abord en insérant dans le contrat une clause qui permet de couvrir ces menaces, puis en prenant eux-mêmes des initiatives afin de limiter au maximum les dommages, comme en refusant une destination qu'ils savent dangereuse. Le prochain chapitre concernera une tout autre manière de gérer ces risques. Tout d'abord nous évoquerons les actions matérielles, puis nous finirons sur les actions immatérielles.

Chapitre 2 : La gestions des risques exceptionnels et les actions matérielles et immatérielles

168.- Présentation générale. – Il existe d'autres moyens pour maîtriser ces risques exceptionnels. Il y a tout d'abord les actions matérielles qui regroupent la défense nationale, qui a pour objectif d'assurer la sécurité sur l'ensemble du territoire national. Il existe également des mesures de prévention et de protection qui peuvent être prises à bord des navires, afin de lutter contre la piraterie. A côté de ces actions matérielles, il existe des actions immatérielles. Le Haut Comité Français pour la Défense Civile permet d'appréhender les risques en analysant les dangers les plus graves menaçant nos populations. La deuxième action immatérielle concerne une invention remarquable qui va révolutionner de nombreux secteurs d'activité, il s'agit de la blockchain. Ce sont toutes ces actions que nous allons analyser dans nos prochaines lignes.

Section 1 : Les actions matérielles

Commençons tout d'abord par analyser les actions matérielles. Dans la première partie nous étudierons les mesures de protection du territoire national et de sa population. Puis nous nous intéresserons dans une deuxième partie à une pratique totalement différente mais qui sert à protéger les navires de la piraterie.

I – La défense nationale en France

169.- Présentation générale. – Qu'est-ce que la défense nationale en France ? Elle repose tout d'abord sur trois objectifs : assurer la sécurité du territoire et de sa population qui l'occupe, contribuer à la sécurité Européenne et internationale dans le cadre des organisations et des alliances dans lesquelles la France est engagée, et enfin défendre les valeurs républicaines et démocratiques. La défense ne se limite pas aux forces armées. En effet, l'administration et plus largement les citoyens participent à la protection de la nation et de ses intérêts partout dans le monde contre les risques ou les menaces possibles, on parle ainsi de défense globale.

170.- Organisation de la défense. – Comment la défense s'organise-t-elle en France ? L'organisation de la défense est démocratique. En effet, le président de la République est le chef des armées, le gouvernement est chargé d'appliquer les lois de programmation militaire voté par le parlement, le parlement vote le budget de l'armée et décide d'engager ou non l'armée dans un conflit et le ministre de la défense exécute la politique militaire de défense. Quant aux armées, elles sont dirigées par le chef d'État-major des armées, elles appliquent les décisions politiques. Comment est composée l'armée ? L'armée possède quatre composantes : l'armée de terre, l'armée de l'air, la marine nationale, elles dépendent toutes les trois du ministère de la défense. La quatrième composante est la gendarmerie nationale qui est sous l'autorité du ministère de l'intérieur. Les armées sont composées de professionnels, on parle d'armée de métier. Quelles sont les missions des armées Françaises précisément ? Protéger le territoire contre les menaces terroristes, mais également les menaces biologiques, chimiques et économiques. L'armée a également pour mission de surveiller le ciel et la mer. Elles interviennent sur la scène internationale pour défendre les intérêts nationaux, dans le cadre de la défense globale. Elles prennent part à la PSDC mise en place par l'UE, ainsi qu'au commandement militaire de l'OTAN. Cette dernière est une organisation politico-militaire, qui rassemble de nombreux pays occidentaux. La France est également membre du Conseil de sécurité de l'ONU et participe ainsi activement aux opérations de maintien de la paix et à des missions humanitaires. Elle a ainsi des missions de sécurité civile, dans le cadre de catastrophes naturelles ou technologiques en France ou à l'étranger.

171.- La défense et la sécurité nationale. – Les cinq grandes fonctions qui permettent d'assurer la défense et la sécurité de la Nation sont définies par le livre blanc ; il s'agit de la protection, de l'anticipation, de la prévention, de la dissuasion et de l'intervention. Protéger c'est avant tout défendre le territoire des intrusions hostiles. Pour détecter et contrôler les intrusions qui viendraient du ciel, les opérateurs veillent 24h / 24. Le système de surveillance et d'intervention concerne aussi les approches littorales. Avec plus de cinq mille kilomètres de côte, la France doit se protéger des menaces venues du large. La marine mène pour cela différents types d'opérations : protection de l'environnement marin, assistance en mer et lutte contre les trafics illicites. C'est ainsi que bien loin des approches nationales dans l'océan Indien ou dans les Caraïbes, elle endigue à la source la piraterie ou les narco trafics qui alimentent le terrorisme. Côté littoral, la France renforce ses capacités de surveillance en affirmant une stratégie Européenne de sécurité et de défense, le CROSS. L'État renforce sa sécurité dans tous les domaines, qu'il s'agisse de mettre en œuvre des systèmes d'alerte avancés pour détecter des départs de missiles hostiles ou encore de lutter

contre les cyberattaques en renforçant ses programmes de protection des systèmes informatiques. Dans les États major interarmées de défense, il y a un point de situation quotidien, qui permet d'évaluer les risques et les menaces afin de mieux anticiper leur gestion en cas de crise. En effet, en cas de crise, les armées arrivent en renfort exerçant ainsi leur mission au titre de la défense civile. Habitues à l'urgence, les armées concourent aux côtés d'autres acteurs ministériels, à secourir et protéger les personnes et les biens. Il faut en effet, savoir additionner les forces pour apporter la bonne réponse au bon moment. Pour une meilleure efficacité, un déploiement de dix mille militaires est susceptible d'intervenir en cas de crise majeure, en appui du dispositif de sécurité. Les réservistes sont aussi un atout précieux lorsqu'il s'agit de renforcer la sécurité qui entoure les événements majeurs. Par exemple les sommets internationaux comme celui de l'OTAN. L'armée s'aide de nouvelles technologies comme le drone, cet outil de surveillance apporte une nouvelle valeur ajoutée. Doté d'une liaison satellite qui accroît ses performances le drone peut par exemple soutenir les troupes en Afghanistan en leur fournissant des renseignements, ou encore détecter des départs d'incendie ou des dégazages territoriaux. Il tient alors un rôle majeur dans l'émission de sécurité civile.

172.- ANSSI. – Elle a été créée en 2009 pour participer à la cyberdéfense de la France. L'ANSSI est un exemple d'agence montrant les nouvelles missions de la défense nationale. Quel est son rôle ? C'est de sécuriser les systèmes d'informations des agences nationales et de vérifier l'application des mesures adoptées. Elle s'occupe de la prévention et de la réaction face aux attaques informatiques. Avec des troupes toujours plus opérationnelles et une défense modernisée, la France entend donner la meilleure des protections à ses concitoyens et tous les moyens de s'impliquer avec ambition au cœur des engagements internationaux. La défense nationale protège les citoyens des agressions extérieures, guerres et attentats mais aussi des risques naturels comme les tempêtes, les inondations et feux de forêts, mais également des menaces économiques comme le trafic ou la contrefaçon. En résumé, on peut dire que la défense est militaire, civile, économique, culturelle et environnementale. Il existe également des pratiques qui permettent de lutter contre la piraterie. Ces pratiques se nomment : « *best management practices* ».

II – Les bonnes pratiques Anti-Piraterie

173.- Présentation générale. – Bien que le risque de piraterie au large de la Somalie ait diminué depuis son apogée il y a plusieurs années, la possibilité de piraterie, de vols à main armée et d'attentats terroristes dans cette région et ailleurs est encore très évidente. A la lumière des nouveaux développements, les meilleures pratiques de gestion visant à contrer le piratage et à améliorer la sécurité maritime en mer Rouge, Golfe d'Aden, océan Indien et mer d'Arabie ont été mises à jour avec la participation de Groupe international des P&I clubs. Ces pratiques sont réunies dans un document qui s'appelle « Best Management Practices »²⁷⁵

174.- Accord avec les trois leaders mondiaux. – Il s'agissait d'un accord conclu entre Maersk Line, MSC et CMA CGM dans le domaine de la lutte contre la piraterie. « *Les trois leaders mondiaux du transport maritime conteneurisé se sont, notamment*

²⁷⁵ Trad. : Gestion des bonnes pratiques

accordés sur l'importance des « Bonnes Pratiques Anti-Piraterie » pour assurer une navigation sûre en l'océan Indien et dans le golfe d'Aden. Ces « bonnes pratiques », notamment mises en place chez CMA CGM, sont directement extraites du document « BEST MANAGEMENT PRACTICES - VERSION 3 » édité par l'industrie du transport maritime en collaboration avec les organisations militaires de lutte contre la piraterie. Elles couvrent tous les domaines de lutte contre la piraterie »²⁷⁶.

175.- Prévention. – Il y a tout d'abord l'évaluation de la menace en fonction de la zone de navigation et des caractéristiques du navire. Il s'agira de vérifier si le navire est capable d'affronter certaines menaces en fonction de ses caractéristiques, à savoir sa taille, sa vitesse, son tonnage ou encore son âge. Il en va de soi qu'un navire en bon état de navigabilité est plus apte à affronter certains dangers, qu'un navire en mauvais état. Ensuite, il faudra briefer tous les membres de l'équipage afin que ces derniers se préparent et adoptent les bons gestes, en cas d'éventuelles attaques de pirates. De plus, il est préférable de faire des exercices de lutte anti-piraterie avant de rentrer dans des zones à risques, afin de préparer l'équipage à riposter en cas d'attaque. Ces exercices permettent aux opérateurs maritimes d'anticiper et d'adopter les bons réflexes à avoir dans de telles circonstances. Cela peut être l'augmentation de la vitesse du navire ou encore, prévenir les autorités compétentes de la présence d'un navire suspect (généralement les pirates utilisent des esquifs²⁷⁷ pour se déplacer en raison de leur grande vitesse). Pour finir la prévention peut également passer par l'enregistrement de tous les navires auprès d'UKMTO. Cet instrument a été déployé au Moyen-Orient en 2001 en réponse aux attaques terroristes du 11 septembre aux États-Unis, dans le but principalement d'obtenir des informations sur la sécurité. Depuis avril 2007, UKMTO s'est concentré sur les opérations de lutte contre la piraterie et la sécurité maritime. Il existe un reportage quotidien sur certaines zones à haut risque comme l'Ouest de l'océan indien, le golfe d'Aden et en Mer rouge. Prévenir c'est bien, se protéger c'est mieux ! Heureusement plusieurs équipements existent à bord des navires pour se protéger contre ces attaques. Mais malheureusement, pas tous les navires peuvent être équipés de tous ces systèmes de protection, en raison du coût financier trop élevé ou encore de l'incompatibilité des équipements avec certains types de chargements.

176.- Protection. – Certaines protections sont plus évidentes à obtenir que d'autres. Cela concerne par exemple la vitesse supérieure à 18 nœuds pour semer des embarcations suspectes ou encore le suivi de routes préconisées par les forces Européennes. Cela peut être également une veille renforcée au niveau de la passerelle, comme du personnel ou des moyens de visions supplémentaires. Cela peut viser également des dispositions visant à restreindre les activités sur le pont, afin de protéger le personnel. Pour finir cela peut concerner le renforcement des moyens de lutte incendie en cas de départ de feu ou une fermeture des accès. Il s'agit de mesures de protections classiques dont disposent beaucoup de navires. Il existe également d'autres mesures de protection très efficaces contre la piraterie, mais pas tous les navires peuvent s'en prévaloir. Tout d'abord cela peut concerner l'installation de fils barbelés ou de clôture électrique le long des coques, identique à celle qui protègent certains sites militaires. Cependant cette protection ne peut pas être utilisée par tous les navires. Ensuite, il peut s'agir du système automatique d'identification (AIS) des navires qui

²⁷⁶ <https://www.meretmarine.com/fr/content/marine-marchande-les-bonnes-pratiques-contre-la-piraterie>

²⁷⁷ Def. : Petite embarcation légère

sert à augmenter la sécurité de la navigation ainsi que l'efficacité de la gestion du trafic maritime. Il permet de renforcer la sécurité et la sûreté maritime. Ce système est « Basé sur l'échange automatisé de communications par radio VHF²⁷⁸ entre navires d'une part, entre navires et centres de surveillance maritime d'autre part et plus récemment via des satellites, il permet une identification en temps réel des navires émetteurs. Ceci s'intègre dans l'adoption du code ISPS par l'OMI »²⁷⁹. Ensuite, le système de protection peut concerner le déversement d'eau brûlante ou puante à l'aide de lances à incendie lancées à très haute pression. Il peut concerner également des hauts parleurs ultra-puissants dont le but est de diffuser des ondes audio et magnétiques à longue distance, très douloureuses pour les oreilles. Un nouveau système a été conçu pour arrêter totalement l'abordage des pirates, c'est le « canon Anti-piraterie Buccanner ». « Il s'agit d'un canon rotatif à 360 degrés, qui projette des filets qui vont venir se bloquer dans les hélices des bateaux pirates. Ils peuvent être lancés jusqu'à 850 mètres (...). Ce canon peut aussi lancer tout type de projectiles comme des balles en caoutchouc type flashball, des bombes à fumigène, etc. (Voir Annexe 3) »²⁸⁰. On peut désormais anticiper une attaque de pirate grâce à un radar très puissant, dit holographique. Au lieu de suivre un simple point sur un écran, le capitaine peut obtenir une image de l'environnement du navire. Il est donc possible désormais d'analyser à distance les comportements des navires suspects. Enfin, il est possible d'aveugler les pirates qui veulent aborder les navires à l'aide de canon de lasers. « Un nouvel appareil qui a fait parler de lui depuis février 2015 : le BlueDome. Il s'agit d'un système optronique d'autoprotection des navires contre les pirates. C'est une solution complète et intégrée de protection des navires civils contre les menaces liées à la piraterie. BlueDome est destiné à offrir une réponse graduée et non létale aux attaques de pirates. Il gère plusieurs barrières successives de protection couvrant de nombreuses phases possibles d'une agression (voir Annexe 4) »²⁸¹. Nous avons pu constater que plusieurs mesures de protections des navires étaient mises à la disposition des armateurs. Ces mesures plus ou moins innovantes serviront à lutter contre ces actes de pirateries. Cependant en cas d'agression quels sont les moyens d'attaque et de défense dont disposent les membres de l'équipage ?

177.- Actions en cas d'attaque. – En cas d'attaque, il existe plusieurs moyens pour se protéger des pirates. Les premiers réflexes que les membres de l'équipage peuvent avoir est le déclenchement des alarmes : SSAS²⁸², VHF ou appel de forces militaires, ainsi que l'accélération du navire. Après avoir averti les autorités de la présence de pirates, le deuxième réflexe adopté par l'équipage est de porter des équipements de protection comme des gilets, des casques etc. Pour se mettre ensuite à l'abri dans une pièce aménagée spécialement en cas d'attaque qui s'appelle « la citadelle ». Il s'agit d'une « citadelle » à l'intérieur du navire, c'est une sorte de chambre forte qui va permettre à l'équipage de se mettre à l'abri en attendant que les secours arrivent. Il serait préférable de transférer des instruments de navigation dans cette pièce, afin de garder le contrôle du navire. Il est également possible d'envisager de créer une fausse citadelle afin de détourner l'attention des pirates et gagner davantage de temps. La

²⁷⁸ La bande des très hautes fréquences qui est la partie du spectre radioélectrique s'étendant de 30 MHz à 300 MHz.

²⁷⁹ <https://journals.openedition.org/netcom/1943#ftn4>

²⁸⁰ <http://www.pirates-corsaires.com/comment-protéger-son-bateau-des-pirates-en-somalie-qr5622.htm>

²⁸¹ *Idem*

²⁸² Système d'alerte à la sécurité des navires

porte de la « *citadelle* » doit résister aux infractions et aux balles. Elle doit être équipée d'une issue de secours, d'un système de filtration de l'air pour éviter que l'équipage ne se fasse enfumer, d'équipements de survie, ainsi que d'un système de communication avec l'extérieur. En dernier recours, le réflexe que peuvent avoir les membres de l'équipage est de contre-attaquer. Cependant cette solution est à envisager en dernier ressort. Certains armateurs sont dotés d'une protection privée des navires, cela fait partie du domaine des services liés à la sécurité et à la défense. La Loi²⁸³ autorise désormais la présence de gardes privés armés, à bord des navires Français dans les zones à haut risque. C'est l'État qui devra contrôler ces entreprises et encadrer strictement l'usage des armes, c'est-à-dire qu'il faut s'en servir en dernier ressort en cas de légitime défense. « *L'une des raisons qui expliquent le recul du nombre d'actes de piraterie au large de la Somalie est la présence de gardes armés à bord des navires civils croisant dans les eaux de l'océan Indien et la mer Rouge.* « Nous constatons que les bateaux embarquant des gardes privés armés ne sont plus la cible des pirates », *avait affirmé, en février 2012, Peter Vierstraete, alors président de l'Association belge des armateurs* »²⁸⁴. Le problème est que l'armée ne peut pas répondre à toutes les demandes des armateurs.

Nous avons donc pu constater que la gestion des risques exceptionnels passe par plusieurs actions matérielles. Ces actions font appels à plusieurs moyens de protection, ainsi qu'à de nombreuses autorités, afin de prévenir, protéger mais aussi réprimer toutes ces menaces d'une extrême violence. Il s'agira d'étudier dans un deuxième temps, la gestion des risques exceptionnels par les actions immatérielles.

Section 2 : Les actions immatérielles

Pour compléter les actions matérielles, on peut également envisager des actions immatérielles afin de se protéger davantage de toutes ces situations exceptionnelles. En effet, avec l'apparition de nouveaux risques comme la cybercriminalité, il est opportun d'envisager de nouveaux moyens de défense afin de répondre à ces nouvelles menaces. Tout d'abord il s'agira d'étudier dans une première partie les nouveaux moyens de défense qui passent par des plateformes d'échanges. Ces dernières permettent d'appréhender les problématiques et les solutions visant à un renforcement, de la société, et du pays face aux risques et menaces majeurs. Puis, nous verrons dans une deuxième partie la création d'un nouveau système qui est annoncé comme la nouvelle révolution : la blockchain. Ce système a de nombreuses fonctionnalités, qu'on ne pourra pas évoquer en totalité. Il s'agira de se concentrer principalement sur la sécurisation des données informatiques qui a pour objectif de se protéger de toute cyberattaque.

²⁸³ Loi du 1er juillet 2014, n° 2014-742, relative aux activités privées de protection des navires.

²⁸⁴ <http://www.opex360.com/2014/06/20/le-parlement-autorise-definitivement-les-entreprises-privées-de-protection-des-navires/>

I – Le Haut Comité Français pour la Défense Civile

178.- Présentation générale du Comité. – « *Le XXIème siècle commencera par une guerre diffuse et permanente.* »²⁸⁵. Depuis son origine, le HCFDC s’est toujours attaché à analyser les dangers les plus graves, menaçant nos populations. Ses recherches se sont portées principalement sur des potentielles menaces non encore concrétisées. Le HCFDC est une association Loi de 1901. C’est « *un acteur de la société civile, qui participe à la réflexion sur la doctrine, l’organisation et les techniques de notre pays en matière de résilience des organisations et de sécurité sociétale* »²⁸⁶. Le Comité oriente son action entre autres sur l’analyse des grands risques et menaces. Il s’agit du premier réseau d’acteurs professionnels publics et privés de la sécurité globale et de la défense civile en France. « *Ses activités visent notamment à être une plate-forme d’échanges entre l’état, le Parlement, les collectivités, les entreprises et les experts sur les questions de sécurité nationale et internationale* »²⁸⁷. Il a été créé en 1982 par Pierre Billotte et Maurice Schumann, le HCFDC en partenariat avec les acteurs institutionnels et privés concernés. Il s’est développé une expertise unique en France en termes d’analyse et de suivi des risques et menaces majeurs, spécialement par ses actions de formation, l’organisation de colloques et évènements, ainsi que par ses publications.

179.- Ses actions. – L’un des domaines d’actions du Comité est la préparation des organisations aux situations d’exceptions. Le Comité a trois actions à faire valoir dans ce domaine. Tout d’abord une source d’échange entre les différents acteurs sur les situations d’exception, puis une formation en matière de gestion de crise, risques et menaces terroristes ou autres risques, ce qui permet de mieux comprendre et appréhender ces menaces. Pour finir, faire valoir les exercices ; En effet, dans notre pays il y a un grand besoin d’entraînement et d’exercice face à ces situations d’urgences. C’est une pratique qui est moins courante en France que dans les pays Anglo-Saxons.

180.- Le terrorisme. – « *Le HCFDC ne s’intéresse au terrorisme que dans la mesure où celui-ci peut entraîner des conséquences graves ou catastrophiques qui seront à gérer comme tout autre accident d’origine technologique ou naturelle. Les mesures d’antiterrorisme ne sont pas de son ressort, cependant certaines mesures de prévention ou de sécurité peuvent l’être. Depuis plusieurs années, la menace terroriste qui vise le territoire français trouve pour l’essentiel son origine dans l’extrémisme islamiste. La menace contre la France s’est ainsi traduite ces dernières années par des actions à l’étranger, mais la France a jusqu’à présent « sanctuarisé » son territoire national depuis l’attentat du 3 décembre 1996 au métro Port-Royal. Grâce à ses services de sécurité et à une planification antiterroriste (plan Vigipirate) particulièrement efficace, ainsi qu’à un arsenal juridique préventif et répressif, la France a déjoué de nombreux projets terroristes, à divers stades de leur mise à exécution ces dernières années. Depuis 2001, la police a interpellé en France, 914 présumés terroristes islamistes, dont 224 ont été écroués et 132 « éloignés ». Toutefois, ces succès peuvent à tout moment être remis en question, le passé récent montrant que le territoire européen reste accessible à des actions terroristes d’Al-Qaïda. Si les*

²⁸⁵ Maurice Schumann Fondateur du HCFDC

²⁸⁶ <https://www.hcfdc.org>

²⁸⁷ https://www.hcfdc.org/ajax/getAttachement/1451922829_Web-2016-Plaquette-HCFDC.pdf

attentats meurtriers en Russie (35 morts en janvier 2011 à l'aéroport moscovite de Domodedovo) relèvent d'une menace islamiste caucasienne spécifique, des pays plus proches ont été affectés en 2010 ou 2011, comme la tentative d'attentat suicide contre un centre commercial à Stockholm en décembre 2010 »²⁸⁸.

181.- Les autres thèmes du Comité. – « *Environnement géopolitique et stratégique, mutations technologiques et environnementales touchant les paradigmes de sécurité, risques et menaces majeurs, résilience des organisations, sécurité nationale, défense civile, veille et analyse, prévention et planification, gestion de crise, communication de crise, continuité d'activité et de services et anticipation »²⁸⁹.*

Pour finir nous allons nous intéresser en deuxième partie à un nouveau système qui risque de révolutionner de nombreux secteurs d'activité, il s'agit de la blockchain.

II– Le fonctionnement de la Blockchain et ses apports contre les cyberattaques

182.- Définition. – « *Oser ; le progrès est à ce prix »²⁹⁰, en effet pour innover il faut prendre des risques ! Et c'est ce qu'a fait Satoshi Nakamoto en inventant la Blockchain et le Bitcoin en 2008. Il s'agit d'une invention remarquable qui va révolutionner de nombreux secteurs d'activité. En France la blockchain est définie comme « *une technologie de stockage et de transmission d'informations, transparente, sécurisée, et fonctionnant sans organe central de contrôle. Par extension, une blockchain constitue une base de données qui contient l'historique de tous les échanges effectués entre ses utilisateurs depuis sa création. Cette base de données est sécurisée et distribuée : elle est partagée par ses différents utilisateurs, sans intermédiaire, ce qui permet à chacun de vérifier la validité de la chaîne »²⁹¹. La définition juridique est donnée par la France dans une ordonnance²⁹² : « *dispositif d'enregistrement électronique partagé permettant l'authentification de ces opérations* ».**

183.- Fonctionnement. – Personne n'est propriétaire de ce système, mais tout le monde peut l'utiliser, il représente une opportunité inédite de transformer notre système. La blockchain est un système informatique permettant d'écrire de manière indélébile une transaction entre deux parties. C'est un registre transparent que chacun peut consulter mais sans jamais pouvoir modifier les entrées précédentes. Ce registre est en réalité un système informatique composé de blocs qui contiennent des centaines de transactions, qui s'ajoutent les uns aux autres, formant ainsi une chaîne d'où le terme : blockchain (Voir Annexe 5). Ce système utilise une forme d'algorithme appelé cryptographie qui fait en sorte que les enregistrements ne peuvent être contrefait ou modifié par une autre personne. L'une des utilisations de la blockchain est le Bitcoin, c'est une forme d'argent numérique que l'on peut envoyer à tout le monde, même un

²⁸⁸ *Idem*

²⁸⁹ *Idem*

²⁹⁰ Citation de V. HUGO dans les Misérables en 1862

²⁹¹ <https://blockchainfrance.net/decouvrir-la-blockchain/c-est-quoi-la-blockchain/>

²⁹² Ordonnance n°2016—520 28/4/2016 relative aux bons de caisse

inconnu. Bitcoin est différent des cartes de crédit, de PayPal ou tout autre moyen d'envoyer de l'argent parce qu'il n'y a pas de banque ou d'intermédiaire financier impliqué. A la place, il y a des personnes partout dans le monde qui aident à déplacer de l'argent numérique en validant les transactions Bitcoin des autres avec leur ordinateur personnel. Bitcoin utilise la blockchain par le suivi des enregistrements de propriété sur l'argent numérique de sorte qu'une seule personne à la fois peut être le propriétaire et l'argent ne peut être dépensé deux fois, comme le cas de la fausse monnaie dans le monde physique. De manière générale, la blockchain donne un nouveau pouvoir décentralisé aux utilisateurs face aux entreprises et aux pouvoirs publics. On ne peut pas tricher avec ce système !

184.- Les cyberattaques. – Avec l'apparition de nouvelles menaces via l'informatique, il est plus que nécessaire de protéger ses données informatiques. Nous pouvons prendre l'exemple des cyberattaques qui sont une « *attaque de pirates informatiques sur internet afin de bloquer un site ou de voler des données* »²⁹³. Ainsi, la sécurité va demeurer un enjeu fondamental pour les prochaines années avec la lutte contre le piratage. Nous pouvons citer l'exemple récent avec le géant danois Maersk qui a subi en 2017 une attaque de grande envergure dans son système comptable MeDoc ce qui a forcé Maersk à arrêter les opérations sur 76 terminaux dans le monde. « *La multinationale du transport Maersk a fait les frais du ransomware Petya. L'attaque coûtera à l'entreprise jusqu'à 300 millions de dollars en pertes de revenus* »²⁹⁴. Mais qu'est-ce qu'un ransomware Petya ? Petya est un logiciel malveillant de type rançongiciel. Le ransomware ou rançongiciel, paralyse les systèmes informatiques en chiffrant les données, les rendant inaccessibles au propriétaire. Pour les débloquer, il exige une rançon de 300 dollars, payable en bitcoin. Après avoir réglé, la victime est censée recevoir un code lui permettant de déchiffrer les données. Si ces cyber-menaces inquiètent, c'est parce qu'aujourd'hui dans un bateau, presque tout est informatisé. On peut citer un autre exemple récent de cyberattaque, qui met en cause des navires de guerre Américains, qui ont été victimes d'une série d'incidents ces derniers temps en Asie. En l'espèce, la marine américaine, dont le destroyer USS John S. McCain est entré en collision avec un pétrolier lundi 21 août 2017, aurait probablement été victime d'une cyberattaque. « *Pour certains spécialistes, l'hypothèse de piratages perturbant les systèmes de navigation GPS des navires est plausible. Pour d'autres, cela reste hautement improbable* »²⁹⁵.

185.- Autres cyber-menaces. – On peut relever le cyber-terrorisme qui est la convergence entre le terrorisme traditionnel et les réseaux, à commencer par Internet. On peut donc définir le cyber-terrorisme comme « *l'action délibérée de destruction, dégradation ou modification de données, de flux d'informations ou de systèmes informatiques vitaux d'États ou d'entreprises cruciales au bon fonctionnement d'un pays, dans un but de dommages et/ou de retentissement maximum, pour des raisons politiques, religieuses ou idéologiques. Ces dommages peuvent être économiques, sociaux, environnementaux, et même vitaux pour les individus dans certains cas* »²⁹⁶. Pourquoi le cyber-terrorisme est si populaire ? Pour plusieurs raisons. Tout d'abord, le

²⁹³ <https://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/cyberattaque/>

²⁹⁴ <https://www.zdnet.fr/actualites/ransomware-petya-un-colis-a-300-millions-de-dollars-pour-maersk-39856172.htm>

²⁹⁵ <https://bfmbusiness.bfmtv.com/hightech/collisions-a-repetition-les-gps-de-l-us-navy-vises-par-des-cyberattaques-1240822.html>

²⁹⁶ <https://www.chambet.com/publications/Cyberterrorisme.pdf>

coût est très faible : un ordinateur portable est beaucoup moins cher qu'une arme de guerre. Ensuite, la disparition des réseaux d'information pour les Sociétés qui en sont de plus en plus dépendantes, provoquerait des effets économiques, logistiques et émotionnels considérables. Enfin, les journalistes et le public sont captivés par tous ces types d'attaques informatiques, ce qui conduit à une importante couverture dans les médias. Qui sont les cibles de ces cyber-terroristes ? Les cibles des cyber-attentats seront principalement constitués par : « *les installations de gestion des télécommunications, les sites de génération et de distribution d'énergie, les installations de régulation des transports (aéroports, ports, contrôle aérien et maritime, gares ferroviaires et routières, autoroutes, systèmes de régulation des feux rouges des grandes agglomérations), les installations de distribution de produits pétroliers (...), les éléments symboliques d'une société et d'un mode de vie* »²⁹⁷. Une autre cyber-menace fait du bruit dans le domaine du transport maritime, il s'agit de l'espionnage. Un « *espion* » peut par exemple « *voler les données techniques* » pour connaître avec précisions le trajet emprunté par un bateau. Cela « *permet à un concurrent de voler le marché et de pratiquer des prix plus bas* »²⁹⁸.

186.- Conclusion. – l'expression « *vivre avec son temps* » prend tout son sens. Il est important de s'adapter à son époque et c'est ce qu'a fait la blockchain. Cette nouvelle technologie est une véritable innovation. Elle va rendre possible la désintermédiation, ouvrir le champ à de nombreuses applications, être capable de bouleverser le monde bancaire, ainsi que d'autres secteurs d'activités comme la santé, l'assurance, l'immobilier, l'éducation ou encore la musique. Elle va également permettre de contrer l'apparition de nouvelles menaces, comme par exemple les cyber-attaques, en déjouant les plans des hackers mal intentionnés. La blockchain va sécuriser les transactions ainsi que l'échange de données informatiques en les rendant infalsifiables. Cependant, la blockchain en est encore à ses balbutiements mais elle fait déjà beaucoup parler d'elle, et ce n'est que le début !

²⁹⁷ *Idem*

²⁹⁸ D. RIBAN, de l'ANSS

CONCLUSION

L'ampleur que prend le commerce mondial pousse au développement du transport maritime. Ce dernier est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises. On constate une croissance rapide des échanges en mer, ce qui entraîne un important développement des compagnies maritimes et des ports.

Parallèlement à ce développement nous pouvons constater une forte augmentation et une évolution significative des risques maritimes. En effet, le XXI^{ème} siècle, est marqué par l'apparition de nouveaux risques, qui sont de plus en plus nombreux et qui peuvent être plus redoutables qu'avant.

La guerre est toujours présente dans de nombreux pays, certains parlent même d'une éventuelle troisième guerre mondiale. Si la guerre est aussi ancienne que l'être humain, le terrorisme est un phénomène nouveau, qui est de plus en plus courant. La puissance médiatique fait de cette menace une présence qui s'installe dans notre quotidien. Quant à la piraterie, elle s'est modernisée et est devenue encore plus dangereuse qu'autrefois. Désormais, ces activités illégales sont fondées sur la violence et la contrainte qui se traduit par l'enlèvement de personnes, avec une demande de rançon. Le XXI^{ème} siècle est également marqué par l'apparition de nouvelles menaces qui passent par internet : les cyberattaques qui inquiètent le monde maritime. En effet, il est désormais possible de détourner des informations et de prendre le contrôle d'un navire ou même de son système d'armement.

Les risques liés au transport maritime sont conséquents et souvent imprévisibles. Ils influent sur le commerce maritime. Cette activité est par nature dangereuse. En effet, à cause de ces risques exceptionnels, les marchandises peuvent être perdues ou endommagées, ce qui entraînent des dommages économique et financier importants. Mais cela peut également entraîner des pertes humaines en raison de la violence de ces menaces.

L'exposé qui précède a tenté de démontrer quelles méthodes pouvaient être utilisées afin de maîtriser tous ces risques exceptionnels. La police d'assurance reste le meilleur moyen de protéger le fret. Les armateurs peuvent également s'en protéger en insérant des clauses dans les contrats d'affrètement. D'autres actions matérielles peuvent permettre aux membres de l'équipage de se défendre contre ces risques, comme les pratiques anti-piraterie. La défense nationale joue elle aussi un rôle important en assurant l'intégrité du territoire Français et la protection de la population contre les agressions armées. Elle participe à la sécurité nationale.

La question de la sécurité maritime est constamment remise en cause. Tous les jours de nouvelles menaces apparaissent, et tous les jours nous voyons fleurir de nouvelles législations qui permettent de contrer ces dangers. Les lois sont les réponses à l'apparition de tous ces nouveaux phénomènes. « *L'évolution est événementielle. C'est*

l'événement qui fait l'évolution et l'événement – en l'occurrence la circonstance – fait la transformation »²⁹⁹. On assiste à un éternel recommencement...

²⁹⁹ De Y. COPPENS / P. BONCENNE - Le Monde de l'éducation - Décembre 1999

BIBLIOGRAPHIE

I- Traité et manuel

L.A. BOITEUX, *La fortune de mer et les débuts de l'assurance maritime*, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1968

P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3^{ème} éd., 2016

J.P. DERRIENNIC, *Les guerres civiles*, Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P), 2001

N.Q. DINH, *Droit international public*, 2^{ème} Edition L.G.D.J, Paris, 1980

B.M. EMERIGON, *traité des assurances et des contrats à la grosse*, 1783

J.P. GOVARE, *l'assurance maritime française : études des polices*, Editions de l'Argus, 1960

P. LUREAU, *l'assurance des risques maritimes de guerre et les polices françaises*, L.G.D.J, Paris, 1941

C. SCHMITT, *La notion de politique, théorie du partisan*, Champs classiques, 2009

M. VOELCKEL, *Les nouvelles instructions navales Françaises sur l'application du droit international en cas de guerre*, Annuaire Français de Droit International, 1964, P.820

C. VON CLAUSEWITZ, *De la guerre*, Les éditions de minuit, 1959

II- Thèses et mémoires

N. BEN AZZOUZ, « La garantie des risques de guerre et assimilés dans l'assurance des marchandises contre les risques de transport », Mémoire, Institut des assurances de Lyon, 2013

C. LAURICHESSE, « La grève en droit international privé », Thèse, Université de Bourgogne Faculté de droit et de science politique, 2014

G. PINSON, « Assurances maritimes et risques de guerre », Mémoire, Université Paris II, 2004

III- Articles

D. CUMIN, « La guerre maritime et aérienne et au-delà de Carl SCHMITT », *Rev. Stratégique*, 2009, N°93

P. DELEBECQUE, « Brèves remarques sur la loi du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer Chambre », *Chambre Arbitrale Maritime de Paris*, Automne 2011, Gazette de la chambre N° 26,

H. DE MONTETY, « Les objectifs de la guerre : exercice de géopolitique symbolique », *Rev. Les deux mondes*, Numéro janvier 2014, P.58

R. DUSSEY, « La piraterie maritime : quels enjeux pour le golfe de Guinée ? », *Rev. GéoEconomie*, Choiseul, 2014/1 n°68,

S.A. EL HADJ, « Caractéristiques de la guerre navale, XVIII^e et XIX^e siècles », *Rev. Innovations*, 2013/3 (N° 42)

J. FERRERO, « La liberté de manifestation en droit international : illustration des limites de l'emprise du droit international sur les pratiques nationales », *Revue de droit politique*, N° 17

E. FRECON, « Pillage et piraterie », *Rev. Hérodote*, La découverte, 2009, N°134

P.A. JANSSENS, « La loi Française de lutte contre la piraterie maritime à l'épreuve des mesures pionnières adoptées par la Belgique », *Le droit maritime Français*, 1^{er} juin 2011, N° 726

O. Lasmoles, « Les assurances maritimes et la couverture des risques terroristes », *La Revue Mare Liberum*, n° 1, avril 2004, p. 21

IV- Commentaires et jurisprudence

CA Paris, pôle 5, ch. 4, 18 mai **2011**, n°09/15740, *Aviva c/ TFE*, BTL 2011, p. 383

Cass. 29 avril **2009**, *Navire Junior*, DMF 2009.922, obs. A. BELLAYER-ROILLE

CA Versailles, ch. Com. 23 mai **2006**, n° 04 /02755, *Itraco c/ MMA et a.*, BTL 2006, p. 385

Angers, ch. Com., 12 septembre **2006**, n° 05/02456, *MMA c/ Framatex*, DMF 2007, p.17

CA Rouen, 2^e ch. Civ., 3 mai **2001**, *Sopropeche c/ Allianz*, DMF 2001, p. 79

V- Table de jurisprudence

CA Versailles, 12^e ch. 2, 25 janvier **2018**, n°16/05056, *Helvetia Assurances c/ Togo Food*

CJCE 3 Juin **2008**, *International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) c/ Secretary of State for Transport*, C-308/06

Cass. 1^{er} civ., 28 novembre **2004**, n°02-13.719

Cass. Com., 10 mars **2004**, n° 03-10.154

Cass. 1^{er} Civ., 7 juin **2001**, n° 98-20.264

Cass. Com., 12 novembre **1997**, n° 95-20.749

Cons. Const. 18 janvier **1995**, n° 94-352 DC

CE, 23 juil. **1993**, *Saldou*, n° 107126

CA Rouen, 2^e ch., 26 février **1981**, *Helvetia c/ Transports Louvigny*

CE, 7 juillet **1950**, *Dehaene*, n°01645, publié au recueil Lebon

Cass. civ., 18 janvier **1928**, *Lamy assurance* 2014, p.132

CE, 7 août **1909**, *Winkell*, n°37317, publié au recueil Lebon

VI- Sites internet

Comité International de la Croix-Rouge (CICR), « Jus ad bellum et jus in bello », 2010 : <https://www.icrc.org/fre/war-and-law/ihl-other-legal-regimes/jus-in-bello-jus-ad-bellum/overview-jus-ad-bellum-jus-in-bello.htm>

Défenseur des droits, République Française, Loi n°2014-1353 14 novembre 2014 renforçant les dispositions relatives à la lutte contre le terrorisme https://juridique.defenseurdesdroits.fr/index.php?lvl=notice_display&id=12932

EchoGeo : Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui, 2009 : <https://journals.openedition.org/echogeo/11405>

Garex : <https://www.garex.fr/index.php?page=activite>

Journal « *Libération* », 2014 : http://www.liberation.fr/societe/2014/12/04/la-france-condamnee-par-la-cedh-pour-des-gardes-a-vue-injustifiees-de-pirates-somaliens_1156513

Ministère des armées, Opération EU NAVFOR Somalie / Atalante, 2014 : <https://www.defense.gouv.fr/operations/operations/piraterie/dossier-de-presentation-des-operations/operation-eu-navfor-somalie-atalante>

Nations Unies, Bureau de lutte contre le terrorisme : <http://www.un.org/fr/counterterrorism/legal-instruments.shtml>

OMI, Sécurité maritime et piraterie : <http://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>

Sénat, Lutte contre le terrorisme, 2014 : <https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl13-807.html>

Sénat, Sécurité intérieure et lutte contre le terrorisme, 2018 : http://www.senat.fr/espace_presse/actualites/201706/securite_interieure_et_lutte_contre_le_terrorisme.html




Vie publique, Trente ans de législation antiterroriste, 2018 : <http://www.vie-publique.fr/chronologie/chronos-thematiques/trente-ans-legislation-antiterroriste.html>

Village de la justice : Focus sur les dispositions légales en matière de terrorisme, 2015 : <https://www.village-justice.com/articles/focus-sur-les-dispositions-legales,18758.html>

TABLE DES ANNEXES

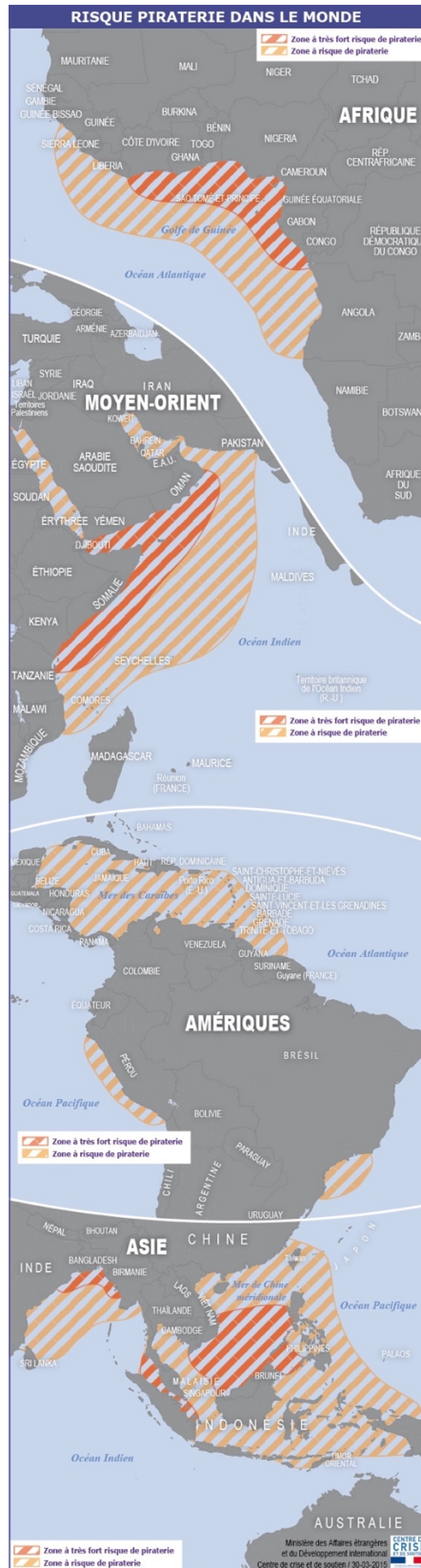
Annexe 1 : Carte qui montre l'ensemble des différentes menaces pirates recensées dans le monde par le BMI en 2016 et les zones géographiques dans lesquelles ils se trouvent	16
Annexe 2 : Carte qui répertorie les risques de piraterie dans le monde	43
Annexe 3 : Canon Anti-piraterie Buccaner	90
Annexe 4 : Le BlueDome	90
Annexe 5 : Schéma de la Blockchain	93

Annexe 1 : Carte qui montre l'ensemble des différentes menaces pirates recensées dans le monde par le BMI en 2016 et les zones géographiques dans lesquelles ils se trouvent

 = Attempted Attack  = Boarded  = Fired upon  = Hijacked  = Suspicious vessel



Annexe 2 : Carte qui répertorie les risques de piraterie dans le monde



Annexe 3 : Canon Anti-piraterie Buccaner

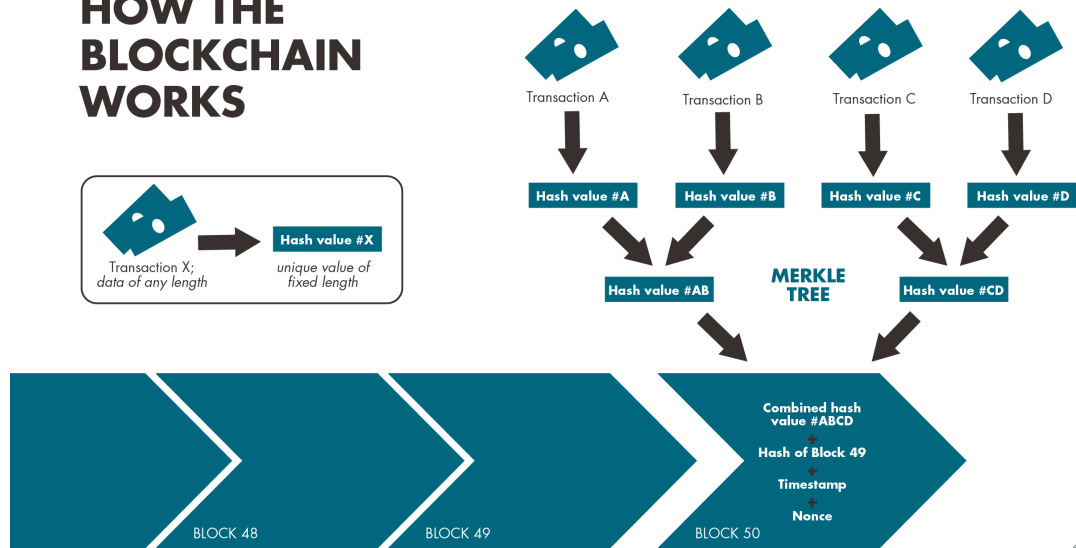


Annexe 4 : Le BlueDome



Annexe 5 : Schéma de la blockchain

HOW THE BLOCKCHAIN WORKS



Reproduction of an original figure in "The Great Chain of Being Sure About Things" by the Economist

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1 : LA DETERMINATION DES RISQUES EXCEPTIONNELS : LA PREEMINENCE DU RISQUE DE GUERRE 18

TITRE 1 : LA GUERRE, UN RISQUE EXCEPTIONNEL MULTIFORME ET DOMINANT.....20

Chapitre 1 : La guerre, la forme de violence la plus ancienne20

Section 1 : Les caractéristiques de la guerre..... 21

I – La définition de la guerre 21

II – Les objectifs de la guerre..... 23

Section 2 : Le droit applicable à la guerre maritime 25

I – Les sources nationales..... 25

II – Les sources internationales 26

Chapitre 2 : Le terrorisme, une nouvelle forme de guerre.....31

Section 1 : Les caractéristiques du terrorisme..... 32

I – La définition du terrorisme 32

II – Les objectifs du terrorisme 34

Section 2 : Le droit applicable au terrorisme 37

I – Les sources nationales..... 37

II – Les sources internationales 40

TITRE 2 : LA GUERRE, UN RISQUE EXCEPTIONNEL NON EXCLUSIF42

Chapitre 1 : La piraterie, un risque maritime plurimillénaire43

Section 1 : Les caractéristiques de la piraterie 44

I – La définition de la piraterie 44

II – Les objectifs de la piraterie 47

Section 2 : Le droit applicable à la piraterie..... 49

I – Les sources nationales..... 49

II – Les sources internationales 51

Chapitre 2 : Les mouvements populaires, une façon de s'exprimer	53
Section 1 : Les caractéristiques des différents mouvements populaires.....	54
<i>I – La définition des différents mouvements populaires.....</i>	<i>54</i>
<i>II – Les objectifs des différents mouvements populaires</i>	<i>55</i>
Section 2 : Le droit applicable aux différents mouvements populaires.....	59
<i>I – Les sources nationales.....</i>	<i>59</i>
<i>II – Les sources internationales</i>	<i>60</i>

PARTIE 2 : LA GESTION DES RISQUES EXCEPTIONNELS : LA PREEMINENCE DES GARANTIES ASSURANTIELLES..... 62

TITRE 1 : LA GESTION DES RISQUES EXCEPTIONNELS DANS LE CADRE ASSURANTIEL 62

Chapitre 1 : La gestions des risques exceptionnels et leur appréhension classique par la technique assurantielle.....	62
Section 1 : La gestion des risques exceptionnels dans l'assurance transport	64
<i>I – L'articulation entre les risques ordinaires et les risques de guerre</i>	<i>64</i>
<i>II – L'articulation entre les Conventions spéciales et les clauses additionnelles.....</i>	<i>65</i>
Section 2 : La gestion des risques exceptionnels en cas de sinistre.....	67
<i>I – Procédure en cas de sinistre</i>	<i>67</i>
<i>II – Règlement des sinistres.....</i>	<i>70</i>
Chapitre 2 : La gestions des risques exceptionnels et leur appréhension nouvelle par la technique assurantielle	72
Section 1 : Vers une autonomie des garanties assurantielles.....	72
<i>I – Les risques de guerre semblables aux risques ordinaires.....</i>	<i>73</i>
<i>II – L'autonomie des polices et des clauses risque de guerre : Loi du 3 juillet 1967</i>	<i>74</i>
Section 2 : Vers un renforcement des garanties assurantielles dans le cadre du terrorisme	76
<i>I – Mise en place de la garantie légale « attentats » : Loi du 9 septembre 1986.....</i>	<i>76</i>
<i>II – Mise en place du dispositif Gareat : Les attentats du 11 septembre 2001.....</i>	<i>77</i>

TITRE 2 : LA GESTION DES RISQUES EXCEPTIONNELS EN DEHORS DU CADRE ASSURANTIEL.....79

Chapitre 1 : La gestions des risques de guerre et les stipulations contractuelles...79

Section 1 : La gestion des risques de guerre dans la charte partie 80

I – Clause « risque de guerre et terrorisme »..... 80

II – Conwartime clause : limitations or liberties ? 82

Section 2 : La gestion des risques par les parties dans la baltime 84

I – Les droits et les obligations du fréteur dans la gestion des risques exceptionnels 84

II– Les droits et les obligations de l’affréteur dans la gestion des risques exceptionnels. 85

Chapitre 2 : La gestions des risques exceptionnels et les actions matérielles et immatérielles.....86

Section 1 : Les actions matérielles..... 86

I – La défense nationale en France 87

II – Les bonnes pratiques Anti-Piraterie..... 88

Section 2 : Les actions immatérielles 91

I – Le Haut Comité Français pour la Défense Civile 92

II– Le fonctionnement de la Blockchain et ses apports contre les cyberattaques..... 93

Cassie CORVASCE

La gestion des risques maritimes : Les risques exceptionnels

RÉSUMÉ : Les risques non ordinaires ou risques exceptionnels se caractérisent par des situations qui peuvent être d'une extrême violence. Ces aléas incluent les risques de guerre et assimilés qui peuvent paralyser l'activité de l'assuré. Cela représente un danger pour l'économie mondiale, mais également pour toute la population. Le législateur a entendu limiter la garantie de l'assureur en excluant les risques exceptionnels de la garantie des risques ordinaires. Cette exclusion se justifie par le caractère inhabituel de ces menaces, pour lesquelles la potentialité des pertes accumulées peut être considérable. Depuis le 1^{er} juillet 1993, les assureurs sont libres de garantir ce risque ou de l'exclure.

Le présent mémoire s'attache à faire le constat suivant : tout d'abord, définir tous ces risques d'exception en faisant un parallèle entre le droit interne et le droit international. Ensuite, caractériser tous les instruments qui vont permettre de lutter contre ces différents phénomènes, qu'il s'agisse du domaine contractuel, assurantiel ou encore de différentes actions, qu'elles soient matérielles ou non.

Auparavant le risque de guerre signifiait une guerre entre deux États. Cependant ces hostilités n'existent quasiment plus. Aujourd'hui, le risque prend un tout nouveau visage, on assiste à la modernisation de la piraterie ainsi qu'au développement de nouvelles menaces tel que les cyberattaques. Le XX^{ème} siècle était le siècle des grandes guerres, avec des pertes à la fois humaines et matérielles considérables. Désormais, on voit apparaître au XXI^{ème} siècle une forme de guerre essentiellement psychologique, le terrorisme. Le monde des assurances maritimes doit désormais appréhender un nouveau risque, celui du terrorisme. Parallèlement, on assiste au développement d'une toute autre législation, ainsi qu'à la naissance d'une nouvelle technologie de sécurisation des données et transactions, la Blockchain.

MOTS-CLÉS : Risques exceptionnels ; police d'assurance ; gestion des risques ; droit maritime ; sécurité ; guerre ; piraterie ; attentats ; menaces ; sinistre ; indemnisation ; cyberattaques ; blockchain

SUMMARY: Unusual risks or exceptional risks can be marked by cases of extreme violence. These unpredictable events also include risks of war that can jeopardize the business activity of the insured. This represents a considerable threat to the global economy and all population across the world. The legislator intended to limit the cover provided by the insurer by excluding exceptional risks from the field of the ordinary risks. This exclusion is justified by the unusual characteristics of these threats, which are able to incur great losses. Since July 1993, insurers are free to cover this risk or to exclude from their policies.

This research is aiming to study: Primarily, the definition of these exceptional risks contrasted by the development of both national and international law. Then, the thesis will analyze all these different aspects from a contractual and insurers perspective, but also the diverse actions of any kind, material or not.

By the past, risk of war meant a war between two States, but in the present time these kinds of hostilities are quite rare. Today, the war risk is different; we are facing the modernization of piracy and the development of new kinds of threat, like cyber-attacks. The XXth century was the century of great wars with great human and material losses. Henceforth, we are facing a new kind of warfare, essentially psychological, which is Global Terrorism. Marine insurers must now apprehend this new risk of terrorism. In contrast, we are also observing the development of a new legislation, and the creation of new technologies for the security of economical data security and transactions, the blockchain

KEYWORDS: Exceptional risks ; Insurance policy ; risk management ; maritime law ; safety ; war ; piracy ; terrorist attacks ; threats ; loss ; compensation ; cyber-attacks ; blockchain

