

**UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DE SCIENCES POLITIQUES  
D'AIX – MARSEILLE**

**CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS**



**« LA PROTECTION DES NAVIRES MARCHANDS FACE AUX ACTES  
DE PIRATERIE MARITIME »**

Mémoire de recherche pour l'obtention du  
Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports

Présenté par M. Olivier GALLAIS  
Sous la direction de Maître Christian SCAPEL

*Année universitaire 2011-2012*

*La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*



© Mohammed DAHIR/AFP/Getty Images

**La protection des navires marchands face aux actes  
de piraterie maritime**

*Mémoire à jour le 22 août 2012*

*Le Centre de Droit Maritime et des Transports n'entend donner ni approbation, ni improbation, aux opinions émises dans ce mémoire. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.*

## **Remerciements**

Je tiens à adresser mes plus sincères remerciements à mes professeurs qui m'ont fait partager leur savoir et leur passion pour le Droit maritime. Parmi eux, Maître Christian SCAPEL, Directeur du Master 2 Droit Maritime et des Transport, pour m'avoir permis de travailler sur ce sujet qui me passionne, Monsieur le Professeur Pierre BONNASSIES pour ses précieux enseignements et Monsieur le Professeur Michel BOTALLA-GAMBETTA pour son aide et l'intérêt qu'il a témoigné à mes recherches.

J'exprime une profonde reconnaissance à Francis LAUZE, Agent de sûreté de la compagnie BOURBON qui m'a aidé à comprendre les contraintes opérationnelles de la sûreté maritime.

Je souhaite de la même manière remercier Sylvain TRAVERSA, officier à la division action de l'Etat en mer de la préfecture de Cherbourg, pour ses éclairages très pertinents sur les sociétés de protection privées.

Mes plus vives amitiés vont à mon parrain de promotion Hervé MONIN, major 2011, pour sa disponibilité et son soutien ainsi qu'à Marjorie VIAL pour sa gentillesse inégalable tout au long de l'année.

Je suis pareillement reconnaissant à toute l'équipe du département juridique de BOURBON pour l'enthousiasme manifesté à la lecture de ce mémoire.

Enfin, je souhaite témoigner à mes parents ma gratitude éternelle.

## **Sommaire**

### **Introduction**

#### **PREMIERE PARTIE : L'autodéfense par les marins de commerce**

**Chapitre 1 : Les dispositifs de protection des navires**

**Chapitre 2 : La formation des marins et l'application de règles de sécurité-sûreté**

#### **SECONDE PARTIE : La protection des navires par les acteurs étatiques**

**Chapitre 1 : L'intervention des forces navales dans les zones impactées par la piraterie**

**Chapitre 2 : Les équipes de protection embarquées ou le soutien étatique aux armateurs**

#### **TROISIEME PARTIE : Le recours des armateurs à la protection privée**

**Chapitre 1 : La présence de gardes armés privés, un choix pragmatique ?**

**Chapitre 2 : Les enjeux juridiques de ce choix**

### **Conclusion**

## Liste des abréviations et acronymes

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AIS	<i>Automatic Identification System</i>
ALFUSCO	Amiral commandant la force maritime des fusiliers marins et commandos
ALINDIEN	Amiral commandant la zone maritime de l'Océan Indien
AMISOM	<i>African union Mission in Somalia</i>
ASIP	Agent de Sûreté des Installations Portuaires
BIMCO	<i>Baltic and International Maritime Council</i>
BMI	Bureau Maritime International
BMP	<i>Best Management Practices</i>
<i>Bull. civ.</i>	<i>Bulletin des arrêts civils de la Cour de cassation</i>
CA	Cour d'appel
<i>Cass.</i>	Cour de Cassation
CESM	Centre d'Etudes Supérieures de la Marine
CEMA	Chef d'Etat-Major des Armées
CEMM	Chef d'Etat-Major de la Marine
CEREM	Centre d'Etudes et de Recherches de l'Ecole Militaire
CMA-CGM	Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime
CMB	Convention de Montego Bay
CMF	Cluster Maritime Français
<i>CMF</i>	<i>Combined Maritime Force</i>
CNV(OI)	Contrôle Naval Volontaire (dans l'Océan Indien)
<i>C-PAT</i>	<i>Custom trade Partnership Against Terrorism</i>
CPCO	Centre de Planification et de Conduite des Opérations
CROSS	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<i>CSI</i>	<i>Container Security Initiative</i>
DGSE	Direction Générale de la Sécurité Extérieure
EPE	Equipe de protection embarquée
ESSD	Entreprise de Services de Sécurité et de Défense
ETRACO	Embarcation de Transport Rapide pour Commandos
<i>EUNAVFOR</i>	<i>European Union Naval Force</i>
EVP	Equivalent Vingt Pieds
FPSO	<i>Floating Production, Storage and Offloading unit</i>
GFT	Gouvernement Fédéral de Transition
GICAN	Groupement des Industries de Construction et Activités Navales
GIGN	Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale
GPMM	Grand Port Maritime de Marseille
<i>GPS</i>	<i>Global Positioning System</i>
<i>Ibid.</i>	<i>Ibidem</i>
<i>ICC</i>	<i>International Chamber of Commerce</i>
IDH	Indice de Développement Humain
IFM	Institut Français de la Mer
IHEDN	Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale
IMTM	Institut Méditerranéen des Transports Maritimes
IRSEM	Institut de Recherche Stratégique de l'Ecole Militaire
IRTC	<i>International Recommended Transit Corridor</i>

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

ISEMAR	Institut Supérieur d'Economie Maritime
ISM	<i>International Safety Management</i>
ISPS	<i>International Ship and Port facility Security</i>
JWC	<i>Joint War Commitee</i>
LNG	<i>Liquefied Natural Gas</i>
<i>Loc. cit.</i>	<i>Loco citato</i>
LPM	Loi de Programmation Militaire
LRAD	<i>Long-Range Acoustic Device</i>
MEND	<i>Movement for the Emancipation of the Niger Delta</i>
MMSI	<i>Maritime Mobile Service Identity</i>
MSC-HOA	<i>Maritime Security Centre - Horn of Africa</i>
OHQ	<i>Operational Headquarters</i>
OMI	Organisation maritime internationale
ONU	Organisation des Nations Unies
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PAM	Programme Alimentaire Mondial
<i>P&amp;I</i>	<i>Protection and Indemnity Club</i>
PRC	<i>Piracy Reporting Centre</i>
PSDC	Politique de Sécurité et de Défense Commune
RGPP	Révision Générale des Politiques Publiques
RIF	Registre International Français
ROE	Règles Opérationnelles d'Engagement
RPG	<i>Rocket-Propelled Grenade</i>
SMP	Société Militaire Privée
<i>Soc.</i>	Chambre sociale
SOLAS	<i>International convention for the Safety Of Life At Sea</i>
SSAS	<i>Ship Security Alert System</i>
SSO	<i>Ship Security Officer</i>
SSP	<i>Ship Security Plan</i>
SSP	Société de Sécurité Privée
STAC	Stage Commando
STCW	<i>Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers</i>
TASS	Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale
TF	<i>Task Force</i>
UE	Union Européenne
UKMTO	<i>United Kingdom Marine Trade Operations</i>
UMS	<i>Universal Measurement System</i>
VHF	<i>Very High Frequency</i>
VPRF	<i>Vessel Position Reporting Form</i>
ZEE	Zone Economique Exclusive

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

*« Les larmes de nos souverains ont le goût salé de la mer qu'ils ont ignorée. De l'union des ressources privées et de la puissance publique doit sortir une marine capable de protéger et d'étendre le commerce (...) et de faire respecter de près ou de loin le nom de la France ».*

Cardinal de Richelieu

## INTRODUCTION

**1. Intérêts et enjeux du sujet.** - Historiquement, le pirate, considéré comme l'ennemi du genre humain (*hostis humani generis*), est sujet à compétence universelle en haute mer<sup>1</sup>. La lutte contre la piraterie est d'une importance majeure pour pérenniser la sécurité des armements et garantir la stabilité du commerce international. On sait en effet que plus de 90% du commerce mondial de marchandises s'effectue par voie maritime, mode de transport devenu la clé de voûte du modèle économique actuel. De ce fait, constituant le réseau sanguin de la mondialisation, la sécurisation des espaces maritimes et des routes de navigation est devenue une priorité. Cette priorité

---

<sup>1</sup> Cf : article 14 de la Convention sur la Haute mer faite à Genève le 29 avril 1958 : « *Tous les Etats doivent coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre endroit ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* » ; article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 : « *Tous les Etats 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 Etat* ».



## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

s'explique davantage à l'heure actuelle où la prospérité du monde dépend directement de la liberté de circulation sur les mers et océans<sup>2</sup>. Toutefois, il nous appartiendra au cours de ce mémoire de pondérer la tonalité extrêmement pessimiste, sans cependant dénigrer la réalité du problème de la piraterie pour les navires. Depuis que la lutte contre l'insécurité est un *business*, de nombreuses entreprises ont tout intérêt à ce que la menace soit amplifiée pour prospérer sur plusieurs créneaux juteux, et parmi eux, ceux de l'équipement de défense des navires ou de protection privée. En ce sens, on peut légitimement penser que la piraterie n'est pas un facteur « limitant » pour le commerce maritime mondial mais plutôt un facteur « dérangeant » au regard de l'importance de la fréquentation des océans, et particulièrement la route traditionnelle Est-Ouest.

À travers le spectre des intérêts français touchés par les menaces pirates, intérêts pouvant être illustrés par les activités des thoniers senneurs concarnois (ORTHONGEL), des porte-conteneurs de la CMA-CGM, des navires *Supply* du groupe BOURBON<sup>3</sup>, des vraquiers de LOUIS-DREYFUS ARMATEUR, des navires de croisières de la COMPAGNIE DU PONANT<sup>4</sup> ou d'autres de grande plaisance, ou bien encore par l'implantation de grands groupes industriels tels que TOTAL, GDF SUEZ, TECHNIP, et bien d'autres, nous verrons comment les différents acteurs du monde maritime se mobilisent pour se prémunir des agressions subies par leurs personnels.

Après examen des origines et impacts de la piraterie, il ressort que l'impossibilité des Etats de faire respecter le Droit à protection des navires battant leur pavillon a entraîné la mise en place de mesures d'autoprotection par les armateurs. Le débat actuel reposant sur le recours aux services de gardes armés privés pour protéger les navires est particulièrement sensible. En effet, le marché de la protection privée a le vent en poupe mais profite quasi-exclusivement aux sociétés d'origine anglo-saxonnes. Or, la

---

<sup>2</sup> On peut recommander la lecture de l'article de l'IFM paru dans le journal Libération le 6 mai 2008 prophétisant « *Le XXI<sup>e</sup> siècle sera maritime* ».

<sup>3</sup> À titre d'illustration du phénomène, BOURBON a connu plusieurs attaques et enlèvements ces dernières années : *Bourbon Apsara* (2 officiers kidnappés à terre) en août 2008, *Bourbon Sagitta* (10 marins enlevés) en octobre 2008, *Bourbon Leda* (9 membres d'équipage enlevés) en janvier 2009, *Bourbon Alexandre* (3 officiers enlevés) en septembre 2010.

<sup>4</sup> La COMPAGNIE DU PONANT et ses quatre yachts de luxe ont été cédés au mois d'août 2012 par MERIT (société-mère de la CMA-CGM) au fonds libanais de capital investissement BRIDGEPOINT.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

législation nationale en vigueur bride les entreprises hexagonales qui aspirent à prospérer dans ce secteur, ne laissant d'autre alternative aux armateurs que celle de « dépavillonner » ou d'être hors-la-loi. Par ailleurs, le développement des services de protection de navires par des gardes privés doit être analysé eu égard au monopole régalién de l'usage des armes, et aux risques d'abus qu'induirait une permissivité aveugle. Il convient dans un premier temps d'apprécier l'étendue du phénomène et de mesurer les impacts qui en découlent à l'échelle internationale.

- 2. Localisation des risques et conséquences géostratégiques.** - Comme évoqué précédemment, on mesure à quel point les mers et les océans sont des voies de communication vitales pour nos échanges. Il ne fait nul doute que l'effondrement des blocs bipolaires a eu son rôle à jouer en laissant « *en friche des territoires clefs au profit de nouveaux avatars stratégiques plus pressants*<sup>5</sup> ».

On dénombre que 70% des actes de piraterie commis dans le monde sont localisés dans des zones bien connues : Somalie, Golfe d'Aden, Golfe de Guinée, Mer Rouge et Indonésie<sup>6</sup> ; les attaques résiduelles étant plus anecdotiques et pouvant se rencontrer en mer des Antilles, mer de Chine méridionale ou encore le long des côtes chiliennes.

Le Golfe d'Aden est de loin la zone maritime la plus dangereuse au monde. Avec près de 35% du flux maritime mondial passant au large de la Corne de l'Afrique et en ciblant ainsi une des principales routes maritimes du monde<sup>7</sup>, les pirates somaliens sont de loin les plus nuisibles<sup>8</sup> et c'est pour cette raison que la problématique de protection des navires dans cette région occupera une bonne place tout au long de ce mémoire. Leur rayon d'action s'est incroyablement étendu et ne se limite plus aux routes maritimes empruntées par les navires dans les Détroits de Bab-El-Mandeb ou

---

<sup>5</sup> GALLAIS BOUCHET (A.) et GUIZIOU (F.), « *Piraterie : Perturbation de l'économie mondiale ?* », Note de synthèse n°128, ISEMAR.

<sup>6</sup> Cf : Annexe I

<sup>7</sup> On estime à 25000 le nombre de navires qui franchissent le Golfe d'Aden chaque année, ces derniers acheminant 30% des approvisionnements européens en pétrole et gaz.

<sup>8</sup> Selon l'*International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre (IMB PRC)* basé à Kuala Lumpur, les pirates opérant en Somalie ont mené 237 attaques en 2011, chiffre qui représente à lui seul plus de la moitié des actions de piraterie dans le monde entier.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

d'Ormuz, et rayonne au-delà du Golfe d'Aden sur l'ensemble du vaste Océan Indien. Cette « piraterie hauturière » vise l'abordage des navires et la prise d'otage des marins en échange de rançons sur l'un des axes maritimes les plus fréquentés au monde avec les lignes Europe-Asie et les lignes en provenance du Golfe Arabo-persique vers l'Europe<sup>9</sup>. Ce théâtre est d'un intérêt stratégique majeur car il voit passer l'essentiel des approvisionnements en hydrocarbures à l'échelle mondiale. Concernant « la vieille Europe », 30% des approvisionnements en pétrole et 70% du trafic de conteneurs de l'Union Européenne traversent ces zones classées à haut-risque<sup>10</sup>.

Tout aussi dangereux, les forbans rebelles nigériens font beaucoup parler d'eux tant ils écument les embouchures du delta du Niger et du Golfe de Guinée. Autrefois, se résumant à quelques attaques sporadiques, la gestion de leur menace est devenue aujourd'hui problématique pour les nations, dont la France, qui veillent sur leurs intérêts économiques dans la zone. Sous couvert de revendications politiques, cette piraterie en Afrique de l'Ouest s'inscrit davantage dans un schéma de brigandage et de racket devant les ports et dans les zones côtières. Cette zone géographique est particulièrement sensible car elle concentre l'exploitation *offshore* des gisements d'hydrocarbures situés depuis les mangroves jusqu'au plateau continental. Le Ministère des Relations extérieures du Cameroun lançait un cri d'alarme en septembre 2010 : « *La région est en proie à une criminalité grandissante, à un gangstérisme qui appelle des mesures concertées de lutte. Des bandes armées ne se contentent plus de saboter des oléoducs, mais écument la mer en s'attaquant aux bateaux* »<sup>11</sup>. L'intensification de l'activité de piraterie au large de la côte occidentale d'Afrique et dans le Golfe de Guinée affuble cette région du titre de deuxième plus grand foyer de piraterie après la Somalie, comme l'atteste le Bureau Maritime International (BMI) face à l'ampleur des attaques enregistrées.

Le redouté Détroit de Malacca qui voit passer 77.000 navires par an, après avoir connu dans la dernière décennie une insécurité notable (en particulier durant l'année 2003),

---

<sup>9</sup> LV ERRARD (C.), « *Lutte contre la piraterie – la force Atalante en action* », Cols Bleu n°2290, p.16.

<sup>10</sup> IFM, « *L'Europe face à la piraterie maritime : l'opération Atalante* », fiche documentaire n°2/12, février 2012

<sup>11</sup> Propos recueillis par Raphaël MVOGO, « *Piraterie dans le golfe de Guinée : le Cameroun tire la sonnette d'alarme* », brève n°4375 consultable sur le site <http://www.afriscoop.net>.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

redevient fréquentable<sup>12</sup> grâce à l'effort remarquable des gardes-côtes et à la coordination des états riverains qui ont réussi à endiguer et stabiliser la menace. On observe cependant un regain d'activité des vols à main armée en Indonésie qui devrait inciter les nations à se montrer prudentes et proactives quant à l'évolution de la menace.

- 3. Statistiques et mise en relief du problème.** – Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 20 juin 2012, 168 attaques (tentées et réussies) ont été recensées dans le monde<sup>13</sup>. Le BMI communique trimestriellement les statistiques des actes de piraterie enregistrés en publiant le nombre de captures, d'abordages, d'agressions par arme à feu, les tentatives avortées et le nombre de marins tués.

L'importance de la problématique de la piraterie maritime moderne a d'ores et déjà soulevé de nombreuses interrogations, suscité de nombreux débats, et inspiré de nombreux ouvrages de spécialistes. Le sujet intéresse naturellement les marins de marine marchande eux-mêmes, les armateurs, mais aussi leurs assureurs et *P&I clubs*, les militaires chargés de veiller à la préservation des intérêts nationaux, les politiques, etc. Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter, à titre d'exemple, au rapport de M. Jack LANG, nommé Conseiller spécial pour les questions juridiques liées à la piraterie au large de la Somalie par M. BAN KI-MOON, Secrétaire Général des Nations unies ; on peut également lire l'excellent rapport d'information présenté par les députés M. Christian MENARD et M. Jean-Claude VIOLLET sur les sociétés militaires privées et remis à la commission de Défense de l'Assemblée nationale.

Est-ce que la présence de gardes armés à bord des navires est une solution à long terme ? Assurément non, mais c'est une réponse pragmatique à l'insécurité croissante ressentie par les professionnels de la mer.

S'agissant des statistiques publiées par divers organismes tels que *l'IMB Piracy Reporting Centre* basé à Kuala Lumpur en Malaisie, il faut garder à l'esprit que les chiffres communiqués sont loin d'être précis et exhaustifs puisqu'il ne s'agit que des cas déclarés par les armateurs. Plusieurs spécialistes ayant traité abondamment de la

---

<sup>12</sup> Depuis fin 2006, *Le Lloyd's Register* ne considère plus le Déroit de Malacca comme « zone maritime dangereuse ».

<sup>13</sup> Les statistiques actualisées sont consultables ici : <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report>.

piraterie<sup>14</sup> sont unanimes sur le fait que bon nombre de victimes préfèrent passer sous silence la réalité de leur situation de crainte que les compagnies d'assurances ne répercutent le coût d'indemnisation des sinistres déclarés sur leurs prochaines cotisations. À ce titre, 2010 fut l'année qui a connu les chiffres les plus élevés jamais enregistrés avec 1181 marins pris en otage contre 1050 en 2009.

- 4. Clarification terminologique.** – Le champ de la « sûreté maritime » souffre trop souvent d'une étrange confusion avec celui de la « sécurité maritime ». Nous nous permettons de clarifier ici la notion en empruntant la définition donnée à la sûreté par le Règlement européen du 31 mars 2004<sup>15</sup> : il s'agit de la « *combinaison des mesures préventives visant à protéger le transport maritime et les installations portuaires contre les menaces d'actions illicites intentionnelles* ». Ces dernières recouvrent les « *actes qui par leur nature ou par leur contexte peuvent porter atteinte aux navires, à leurs passagers ou à leurs cargaisons (...)* ». La sécurité maritime vise, quant à elle, le champ accidentel et se comprend comme « *la combinaison de mesures préventives ayant pour but de protéger le transport maritime contre les risques d'événements de mer*<sup>16</sup> ».

Société militaire privée (SMP)<sup>17</sup>, société de sécurité privée (SSP), entreprise de services de sécurité et de défense (ESSD)<sup>18</sup>, équipe de protection embarquée privée (EPEP)<sup>19</sup> les acronymes sont nombreux pour désigner sous différentes terminologies les services de protection privés. Selon le livre Blanc de la Défense, SMP signifie « *organisme civil privé impliqué dans le cadre d'opérations militaires dans la*

---

<sup>14</sup> Lire notamment les articles de M. Pascal LE PAUTEMAT, docteur en histoire contemporaine et spécialiste des crises et des conflits contemporains, membre du comité de rédaction de l'IHEDN.

<sup>15</sup> Règlement de l'UE n°725/2004 du 31 mars 2004.

<sup>16</sup> BOTALLA-GAMBETTA (M.), « *Introduction à la sécurité/sûreté maritimes* », colloque de l'IMTM, 25 octobre 2011.

<sup>17</sup> Traduction communément admise du sigle anglo-saxon « *Private military compagnie* » (PMC) qui soulève cependant des critiques : nous pouvons nous interroger sur la pertinence de ce mélange contradictoire des termes « société », renvoyant aux affaires privées, et « militaire » traduisant par essence le statut d'une force étatique au service des missions régaliennes de souveraineté.

<sup>18</sup> Terminologie dont la paternité revient à Messieurs les députés Christian MENARD (UMP, Finistère) et Jean-Claude VIOLLET (SRC, Charente), auteurs du rapport parlementaire militant pour légiférer sur ces ESSD.

<sup>19</sup> Terminologie que souhaiterait voir se généraliser Monsieur Gilles SACAZE, Président Directeur Général du groupe français GALLICE SECURITY, poids lourd avec GEOS de la gestion du risque de sûreté.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

*fourniture d'aide, de conseil et d'appui militaire et offrant des prestations traditionnellement assurées par les forces armées nationales »*

Une clarification sémantique s'impose et nous ferons le choix d'utiliser indifféremment les termes ESSD ou SMP car ils permettent de regrouper l'ensemble des prestations couvertes aujourd'hui par ces acteurs impliquant « *des métiers différents* » ayant « *en commun de se situer à la périphérie de ce qui fait l'essence du régalien* ».

**5. Les causes de la piraterie.** - Le trafic maritime s'est développé de manière exponentielle ces dernières années, devenant le maillon incontournable de la mondialisation et du commerce international. Face à ce formidable essor, les inégalités se sont creusées à terre et les richesses transportées à quelques milles des côtes n'ont pas manqué d'attirer les convoitises des populations locale en détresse. Un vecteur de causes multiples peut expliquer l'apparition de la piraterie et fait de la compréhension du contexte un enjeu déterminant ramené au dénominateur commun de trois conditions cumulatives : un gouvernement défaillant ou politiquement instable, une géographie proche du transport des richesses, et enfin un Indice de Développement Humain (IDH) reflétant une pauvreté criante.

Pour ce qui est de la Somalie, l'absence d'Etat capable d'assurer sa souveraineté, y compris en mer, a permis le pillage abusif des ressources halieutiques par les navires-usines étrangers. Dans le contexte de l'apparition de la piraterie, la corruption endémique dans l'appareil d'Etat déliquescence a eu son rôle à jouer : on rapporte que des licences de pêche illégales ont été vendues par les autorités du pays.

L'Amiral MERER, confronté au cours de sa carrière à la piraterie dans l'Océan Indien, souligne également qu'une industrie mafieuse internationale impliquée dans la « gestion des déchets » a déversé à proximité du littoral somalien des quantités de déchets toxiques et/ou radioactifs. Ces fûts reposant sur les fonds marins ont été charriés et ramenés jusqu'aux côtes par l'effet du tsunami du 26 décembre 2004, intoxiquant les populations et posant des problèmes de santé inhabituels, « *y compris des troubles pulmonaires graves et des infections de la peau* » indique le rapport accablant publié en février 2005 par le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (*United Nations Environment Programme*)<sup>20</sup>. Le raz-de-marée a non

---

<sup>20</sup> <http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?ArticleID=4733&DocumentID=424&l=fr>.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

seulement détruit les villages des pêcheurs mais a fait remonter à la surface des tonnes de déchets déversés par les pays industrialisés durant les années 1980 et 1990, contaminant la faune, les eaux des nappes phréatiques, les puits, et affectant durablement la fertilité des sols proches du littoral<sup>21</sup>. On constate que « *l'accélération du phénomène de la piraterie est tout juste postérieure à ces événements*<sup>22</sup> ».

Depuis l'abdication du dictateur somalien Siad Barre en 1991, le pays est plongé dans un état d'anarchie : les clans ayant renversé le régime corrompu se livrent à une guerre de territoire divisant le pays en fiefs rivaux tenus par des bandes armées. De nombreuses plaies frappent durement la Somalie telles que la sécheresse, la surpêche, la famine, la guerre civile et enfin la contamination du littoral par des déchets dénoncée par la population confrontée à un déni de justice persistant. L'absence de structure étatique et la détresse humanitaire omniprésente ont favorisé le développement de « nébuleuses criminelles » (Cf : *infra* n°14).

- 6. Le pirate d'aujourd'hui.** - Pour la zone Est-africaine, la représentation du pêcheur réduit à la misère découlant de la surexploitation étrangère des ressources halieutiques et de l'absence d'exercice de souveraineté dans les eaux territoriales, a évolué dans le temps. L'archétype du pirate somalien c'est un homme jeune, rustique, souvent pêcheur désœuvré, devenu délinquant non par vocation mais pour survivre dans un pays ruiné et déstructuré. Au fur et à mesure du racket et des prises d'otages, et face à un Etat incapable de faire régner l'ordre et faire respecter le Droit, l'activité criminelle se pérennise et la détermination des pirates s'accroît.

Aujourd'hui organisés en groupes structurés, les pirates ont mutualisé de puissants moyens pour opérer en haute mer à partir de « bateaux-mères » afin d'améliorer le taux de réussite de leurs assauts sur les navires de marine marchande. Selon l'Amiral Méner, l'image du pauvre pêcheur somalien véhiculée dans l'inconscient collectif n'est plus qu'un mythe.

Pour la zone Ouest-africaine, les attaques se sont multipliées sur fond de revendications politiques. Qu'elle que soit sa zone d'opération, la motivation première

---

<sup>21</sup> *Ibid.*

<sup>22</sup> Entretien entre l'Amiral Laurent MERER et Eric FRECON au sujet de l'ouvrage « *Moi, Osmane, pirate somalien* », EchoGéo n°10, septembre 2009, accessible en ligne à l'adresse <http://echogeo.revues.org/11419>.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

du pirate reste l'argent, y compris dans le cas des milices armées présentes dans le Golfe de Guinée qui financent leur action politique avec le produit de leurs vols et de leurs rapt.

- 7. Une activité hautement lucrative.** - La situation géopolitique dégradée de la Somalie et le retour sur investissement pour les pirates, même pour les plus pauvres, font que cette activité est plus rentable que toute autre pour ces populations plongées dans une totale situation de déshérence<sup>23</sup>. Quels que soient les risques encourus, qu'ont-ils à perdre ? À l'heure actuelle, rien ne permet de considérer que les agressions baisseront à moyen ou long terme.

En faisant peser des menaces intolérables sur les navires, leurs cargaisons mais surtout leurs équipages, les pirates s'enrichissent en exerçant un chantage crapuleux à l'égard des armateurs. La capture du marin de marine marchande est incontestablement l'objectif privilégié des ravisseurs en raison de sa valeur d'échange qui « offre une manne financière directe » et qui ne nécessite pas « de réseaux marchands puissants ». Evidemment, « la rançon espérée dépend fortement de la nationalité du marin et de l'identité de son employeur<sup>24</sup> ». La piraterie rapporte bien davantage que la pêche ou l'élevage. L'argent des rançons inonde les villages où les « frères de la côte » font construire en dur, achètent des 4x4, et contribuent au développement d'une économie parallèle bouleversant la hiérarchie sociale.

- 8. Définition juridique de la piraterie maritime.** - Au regard du droit international, la définition de la piraterie est précise : « il s'agit d'actes de violence commis à des fins privées contre des personnes ou des biens exercés illégitimement en haute mer ou dans un lieu ne relevant d'aucune juridiction par ou sur des navires (...)privés<sup>25</sup> ». Ces mêmes actes, commis dans les eaux sous souveraineté d'un Etat ne peuvent pas être qualifiés de piraterie, mais constituent des actes délictueux devant être juridiquement qualifiés par le droit pénal de l'Etat dont il s'agit. L'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer donne une définition de la

---

<sup>23</sup> Lire les propos de Jean-François DAGUZAN, maître de recherche à la Fondation pour la Recherche Stratégique, l'Atlas du Monde Diplomatique 2011, p. 111.

<sup>24</sup> GALLAIS BOUCHET (A.) et GUIZIOU (F.), « Piraterie : Perturbation de l'économie mondiale ? », Note de synthèse n°128, ISEMAR.

<sup>25</sup> BEURIER (J-P.), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, 2008, n°115.22, p. 120.



## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

piraterie. Il s'agit de « *tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire (...) privé, agissant à des fins privées, et dirigé (...) contre un autre navire (...) ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer* ». Ainsi, les conditions cumulatives pour qualifier la piraterie sont les suivantes : l'acte doit être commis avec violence en haute mer, le navire pirate doit être un bâtiment civil et l'attaque doit être menée à des fins privées. À la compréhension des éléments constitutifs de l'infraction de piraterie on observe qu'un même acte matériel, commis dans les eaux territoriales, relèvera du brigandage et recevra la qualification de vol à main armée en bande organisée.

### **9. Le traitement pénal de la piraterie.** – La question de la répression des actes de piraterie a déjà été beaucoup traitée<sup>26</sup>.

Nous avons vu que les attaques de navires dans les eaux intérieures d'un Etat renvoient à la compétence exclusive de celui-ci, chose qui est impossible et inacceptable pour juger les actes de brigandage avec les situations d'Etats échoués, corrompus, impuissants que certaines nations connaissent, à commencer par la Somalie. À l'issue de sa mission de cinq mois, Monsieur Jack LANG a présenté aux Nations unies le 25 janvier 2011, un rapport sur les questions juridiques liées à la piraterie au large de la Somalie. Il y décline vingt-cinq propositions pour mettre fin à l'impunité des pirates. Il est en effet important de noter que neuf pirates sur dix sont relâchés faute de capacités juridictionnelles et pénitentiaires. Compte tenu que la Somalie est la source et, paradoxalement dans le même temps, la principale victime de la piraterie, il conviendrait de mettre en place un système de tribunaux sur place dans un souci de restauration de l'ordre public. L'ancien ministre souhaiterait voir créer dans un délai très bref deux juridictions spécialisées, l'une au Somaliland et l'autre au Puntland, régions autonomes autoproclamées et berceaux de la piraterie, ainsi que la construction de deux prisons de 500 places. Le but de ces mesures est évidemment de dissuader la jeunesse somalienne de se tourner vers une telle industrie, ceci devant être nécessairement accompagné pour être efficace d'une aide au développement

---

<sup>26</sup> En ce sens, lire l'excellent mémoire de M. Romain BRONER, lauréat du prix Daveluy, intitulé « *La répression de la piraterie maritime et ses enjeux juridiques* », Paris II Panthéon-Assas, 2010 et CESM, 2011 ; lire également le professeur PANCRACIO (J.-P.), « *Le défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire* », CEREM, 2009 ; ou encore DAEMERS (J.), « *La répression pénale de la piraterie maritime au large de la corne de l'Afrique* », Université Aix-Marseille, 2010.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

économique local conséquente dans les secteurs de la pêche, des activités portuaires, des exportations de bétail et des communications.

L'impunité judiciaire des pirates est un réel problème et l'Union Européenne s'évertue à trouver une solution satisfaisante<sup>27</sup>. Le droit d'intervention des états européens dans la zone repose sur la Convention de Montego Bay qui définit l'activité de piraterie en haute mer comme un crime universel autorisant tout Etat à appréhender les pirates et les juger, mais qui, en même temps, rappelle que la haute mer est à tout le monde. Ainsi, trois alternatives se présentent pour juger les pirates somaliens : soit les nations dont les navires interceptent les pirates prennent fait et cause et les traduisent en justice, mais seulement si elles ont volonté de le faire avec les contraintes que cela suppose (on parle de « compétence facultative ») ; soit les pirates sont remis aux « autorités » somaliennes, ce qui ne correspond à rien de tangible à l'heure actuelle eu égard à la déliquescence de l'appareil d'Etat dont souffre le pays ; soit les pirates sont jugés, en application des accords signés par l'Union Européenne (UE) avec certains pays riverains de la Somalie tels que Djibouti, l'île Maurice, les Seychelles, la Tanzanie et le Kenya<sup>28</sup>. La première hypothèse consistant en la délocalisation des décisions de justice n'est pas satisfaisante car les condamnations des pirates ne rencontrent pas d'écho localement et ne peuvent pas être dissuasives, mais surtout elles ne revêtent aucune légitimité aux yeux somaliens « *tant que des procédures n'auront pas été engagées contre ceux qui ont préalablement pillé et pollué les eaux territoriales somaliennes*<sup>29</sup> ».

---

<sup>27</sup> Selon les propos de Monsieur l'amiral Edouard GUILLAUD, chef d'état major des armées (CEMA) : « *90% des pirates interceptés sont relâchés. Le traitement juridique des pirates est dans l'impasse ; les accords régionaux, notamment avec le Kenya et Maurice, s'essoufflent et l'Union européenne peine à trouver des solutions. La piraterie n'a pas de solution militaire. Nous sommes là pour faire baisser la pression. La solution est à terre. Elle est globale et avant tout politique (...)* », Mer et Marine, 22 octobre 2010, accessible à l'adresse <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=114362>.

<sup>28</sup> On peut illustrer ce propos en faisant référence aux accords internationaux conclus entre l'Union européenne et le Kenya (le 6 mars 2009) ou encore avec les Seychelles (le 30 octobre 2009) externalisant et habilitant le traitement pénal de la piraterie. Les nations se sont engagées à traiter humainement les personnes transférées, conformément aux obligations internationales en matière de Droits de l'Homme. Ceci implique l'interdiction de la peine de mort, des torture ou traitements cruels, inhumains et dégradants, l'interdiction de la détention arbitraire et l'exigence d'un procès équitable.

<sup>29</sup> *Loc. cit. infra* n°183.

**10. Piraterie ou terrorisme ?** - Comme le rappelle dans son traité le Professeur Jean-Pierre BEURIER citant Mme Françoise ODIER : « *la définition traditionnelle de la piraterie porte sur des mobiles privés et exclue la piraterie à des fins politiques* ». De ce fait, cela signifie que les activistes du *MEND* (*Movement for the Emancipation of the Niger Delta* – Mouvement pour l'Emancipation du delta du Niger) qui s'illustrent régulièrement en attaquant les plates-formes de forage et les navires *Supply* croisant les parages de la presqu'île de Bakassi<sup>30</sup>, ne peuvent entrer dans la définition de la piraterie. Pourtant, ces derniers, armes à la main, intimident, menacent, rackettent les marins et détournent une partie importante de la production d'hydrocarbures dans la région. Epousant une cause politique visant à la redistribution des richesses et menant une lutte violente contre les compagnies pétrolières, il nous est difficile de dire que ce mouvement corresponde à la définition du terrorisme, bien que cette dernière soit largement imprécise et subjective. Il est souvent malaisé de distinguer entre acte de résistance et acte de terrorisme « *car les différents termes renvoient à une forme de légitimité supposée des objectifs politiques qui justifierait en partie les actes de violence commis*<sup>31</sup> ». Les rebelles du *MEND* se décrivent comme des « gangsters patriotes » vengeant les populations locales qui souffrent de la destruction de l'environnement et qui ne profitent pas des revenus du pétrole.

L'histoire maritime moderne nous donne plusieurs exemples de terrorisme international en mer et parmi eux le détournement du paquebot *Santa Maria* en 1961, le détournement du paquebot *Achille Lauro*<sup>32</sup> en 1985, l'attentat contre le *City of Poros* en 1988, l'attaque suicide contre le destroyer *USS Cole* en 2000 et contre le pétrolier *Limburg* en 2002 ou encore contre les installations pétrolières du Golfe Arabo-persique (2004-2006). Ces actions d'une extrême violence illustrent que le

---

<sup>30</sup>Après des années de revendications territoriales et permettant d'éviter un conflit ouvert entre les deux pays, le Nigéria a officiellement rétrocédé la péninsule de Bakassi au Cameroun le 14 août 2008, conformément à l'attribution de souveraineté décidée par la Cour internationale de justice de La Haye du 10 octobre 2002. Cette zone marécageuse riche en ressources pétrolières demeure cependant soumise aux actions belliqueuses de groupes rebelles nigériens hostiles à cette rétrocession.

<sup>31</sup> <http://fr.wikipedia.org/wiki/Terrorisme>.

<sup>32</sup> Cet évènement tragique (exécution d'un otage paraplégique Juif) a marqué largement les esprits de la communauté internationale et a été déclencheur de la naissance de la Convention de Rome du 10 mars 1988 sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, communément appelée « Convention SUA » pour *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

phénomène terroriste ne peut être écarté dans la mise en œuvre de procédures globales de sûreté<sup>33</sup>. L'application du Code *ISPS* (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) renforcée par des mesures spécifiques est donc une priorité pour bon nombre d'opérateurs publics et privés.

Philippe BERNARD du Monde Diplomatique nous rapporte que Washington redoute que la Somalie, en proie au chaos ne se transforme en « *plate forme d'Al-Qaïda* ». La situation sur place laisse effectivement craindre que les milices islamistes Shabab, revendiquant leur affiliation à la tristement célèbre nébuleuse terroriste, renforcent leur emprise sur le pays. La souveraineté du Gouvernement Fédéral de Transition somalien (GFT), « entité ultra-fragile » sans aucune légitimité aux yeux des somaliens et soutenue à bout de bras par l'ONU, « *se limite en réalité à trois pâtés de maisons entourant son siège à Mogadiscio*<sup>34</sup> ». La Somalie est contrôlée majoritairement par le mouvement islamiste al-Shabab<sup>35</sup> et le gouvernement du GFT ne pourrait, en l'état actuel des choses, se maintenir sans le concours des soldats ougandais ou burundais de la Mission de l'Union africaine en Somalie (*AMISOM*).

Alimentés par le *business* de la piraterie, les islamistes somaliens attirent des combattants étrangers, qu'ils soient kenyans, soudanais, yéménites, mais également asiatiques. Une radicalisation du mouvement pourrait faire basculer Mogadiscio aux mains des islamistes sans que la maigre autorité somalienne, impuissante et corrompue, ne puisse réagir. En outre, le risque de financement d'activités terroristes par les pirates est un autre paramètre inquiétant vivement les services de renseignement occidentaux et c'est pour cette raison que le sort de l'argent versé au titre des rançons est étroitement contrôlé.

---

<sup>33</sup> La crainte majeure des spécialistes est la possibilité d'attentats de grande ampleur, éventuellement simultanés, visant les grands ports ou cibles symboliques. Parmi les scénarii redoutés, le cas de la bombe sale dissimulée dans un conteneur fait l'objet d'une littérature foisonnante. Au-delà de l'application multilatérale du Code *ISPS*, on peut se référer aux initiatives des Etats-Unis visant à sanctuariser les zones portuaires (illusoirement ?) par le biais du *CSI* (*Container Security Initiative*) ou du *C-PAT* (*Custom trade Partnership Against Terrorism*).

<sup>34</sup> BERNARD (P.), Le Monde Diplomatique, Atlas 2011, « *Le business de la piraterie nourrit l'islamisme dans la Corne de l'Afrique* », p.110.

<sup>35</sup> À l'exception du nord du pays divisé entre le Somaliland et le Puntland, deux entités autonomes et rivales depuis les années 1990.

**11. Mode opératoire des pirates.** - Quinze minutes peuvent suffire pour que les pirates prennent le contrôle d'un navire et de son équipage. Ce court laps de temps illustre la détermination des pirates mais aussi l'impuissance du navire face à la menace. La rapidité et l'effet de surprise sont des facteurs déterminants pour les pirates qui laissent ainsi peu de chances aux navires marchands de réagir. Les navires-mères (*mothership*) sont des navires possédés en propre ou bien déjà capturés (petit cargo, dow, chalutier, baleinier, etc.) réemployés pour pirater d'autres navires. Parfois, les marins travaillant à bord sont pris en otage et servent de bouclier humain, compliquant ainsi considérablement la tâche des forces navales. Sur ce point, nous verrons que certaines marines de guerre « ne prennent pas de gants » et la presse spécialisée a pu rapporter que des navires-mères ont été coulés avec les pirates à bord, mais aussi malheureusement avec l'équipage originel. Certains groupes pirates renoncent aujourd'hui à naviguer via bateau-mère, trop facilement identifiable par les avions des coalitions. D'autres rusent et se déguisent en gardes-côtes et approchent les navires en prétendant vouloir les inspecter au titre d'une mission régaliennne ordinaire. On observe que les pirates font preuve d'une grande adaptabilité et que leurs modes d'actions ne cessent d'évoluer au gré des circonstances : bateaux-mères postés en attente dans les zones à fort trafic, « maquillage » d'un navire pirate en chalutier dans un passage obligé pour les navires marchands...etc. Mais surtout, les pirates ont fait évoluer leurs tactiques en étendant leur présence dans l'immensité de l'océan indien du nord-ouest, une zone maritime d'environ 3 millions de kilomètres carrés, à tel point que leur expansion présente une menace jusqu'aux paradis touristiques des Seychelles ou de Maurice dont l'économie repose pour grande partie sur la plaisance et la pêche. En effet, les pirates n'hésitent plus à s'aventurer très au large du bassin Somalien, en opérant en face du Kenya et de la Tanzanie, jusqu'aux Comores - menaçant aussi le trafic des navires empruntant le canal du Mozambique - et à perpétrer le kidnapping de marins à plus de 1 000 nautiques de leurs bases grâce à l'appui logistique de leurs bateaux-mères. Agissant de façon fugitive et dans un rapport de force asymétrique avec les forces navales qui les combattent, « les frères de la côte » se font difficilement surprendre. Avant l'attaque ils ne sont pas encore pirates et se font passer pour de simples pêcheurs en camouflant sous des bâches leurs armes et matériels d'abordage.

Les tentatives d'abordage sont montées d'un cran en violence et en intensité, les écumeurs des mers n'hésitant pas à faire usage de leurs fusils d'assaut ou lances

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

roquettes pour intimider l'équipage et faire ralentir le navire et/ou faire cesser les mesures actives de dissuasion mise en œuvre par les marins. Le *modus operandi* classique du pirate est l'assaut par le biais d'une embarcation légère et rapide, de préférence de nuit et « en meute » pour saturer les défenses de la cible, qui sera idéalement un navire isolé, lent, et bas sur l'eau.

On pourrait croire à tort que le pavillon ou la cargaison du navire sont des éléments déterminants pour les pirates dans le choix du navire qui sera attaqué. En réalité, ce sont majoritairement les circonstances qui décident de l'opportunité d'une action. Le pirate est pragmatique et s'il s'avère que la cible est bien protégée et trop dangereuse à attaquer, il préférera se retirer et attendre le passage d'une autre.

La piraterie s'est également accentuée au Nigéria et concerne aujourd'hui des zones maritimes de plus en plus étendues, les attaques se produisant très fréquemment au-delà de 70 milles des côtes<sup>36</sup>. Les pirates ne s'en prennent plus uniquement aux plates-formes de forage ou aux navires de soutien et on peut légitimement craindre qu'un effet de mimétisme se déclenche avec le phénomène somalien, même s'il n'existe toutefois pas d'Etat failli semblable permettant aux pirates de se replier à terre.

**12. Equipement et armement des pirates.** - Nous ne prétendons pas ici détailler exhaustivement les armements et moyens employés par les pirates pour prendre d'assaut les navires. Cependant on observe à travers les descriptions des attaques et les différents récits des auteurs s'étant intéressés au sujet que l'équipement des pirates se compose généralement des mêmes combinaisons de moyens. S'agissant de l'embarcation, les pirates utilisent des skiffs (barques d'attaque) d'une longueur moyenne avoisinant les 7-8 mètres, propulsés par un moteur hors-bord rustique permettant toutefois d'envisager de longues traversées à une vitesse dépassant rarement 15 nœuds, ou par un hors-bord de conception plus moderne, ledit skiff étant alors déployé à partir d'un port base ou d'un navire plus gros pour perpétrer des assauts rapides. Dans la première hypothèse, le skiff est chargé de carburant conditionné dans des barils ou jerricans, de vivres et du matériel nécessaire pour

---

<sup>36</sup> M. DEISS (H.), « *Le phénomène somalien se répand au Nigéria* », Le journal de la marine marchande, p.12, avril 2012 ; également confirmé par M. Pottengal MUKUNDAN, directeur du centre d'observation de la piraterie du BMI.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

mener à bien l'abordage. Selon les témoignages, il est avancé que l'investissement minimal pour armer à la piraterie est de 10 000 dollars, incitant ainsi tout à chacun à se lancer dans l'activité à la condition de pouvoir la financer. Comme nous le verrons, des « banquiers » peu scrupuleux investissent dans l'entreprise pirate et contribuent à l'accroissement du phénomène.

Parmi le matériel embarqué pour l'aventure on peut recenser grappins, échelles recourbées similaires à celles utilisées par les commandos de marine. Quant à l'armement des pirates, il se compose pour l'essentiel de matériels de conception soviétique. L'inventaire des armes qui sont, ou ont été, employées par les pirates comprend des mitrailleuses lourdes (type Douchka, 12,7mm), des lance-roquettes *RPG-7*, des mitrailleuses légères (type PK/PKM, 7,62mm), des Kalachnikov (AK-47/AKM-59, 7,62mm) ou copies du fusil d'assaut le plus répandu dans le monde. Une nouvelle menace est à prendre en compte par les marines de guerre : l'acquisition par les pirates de *MANPADS* (*Man-portable air-defense systems*). Ces lance-missiles sol/air à très courte portée s'utilisant à l'épaule leur permettraient d'éliminer les avions<sup>37</sup> des coalitions. En outre, les pirates ne sont pas démunis en matière de nouvelles technologies et font usage de téléphones satellitaires, *GPS*, radars et récepteurs *AIS*<sup>38</sup>.

**13. Professionnalisation, soutien logistique, hiérarchie opérationnelle.** - La piraterie nécessite une importante organisation des acteurs qui y prennent part, des réseaux de soutien et une logistique conséquente. En septembre 2009, *Al Jazeera* révélait que d'anciens gardes-côtes somaliens se sont reconvertis en pirates, alors même qu'ils avaient suivi dans les années 1999-2000 des formations opérationnelles dispensées par des prestataires de sécurité privés. Les responsables sûreté des compagnies maritimes s'accordent à dire que la piraterie s'est professionnalisée, ceci étant confirmé par les rapports d'attaques qui illustrent l'audace, la ténacité et la violence des écumeurs des mers. Depuis les prémices du phénomène de la piraterie en Somalie il y a une dizaine d'années, l'aguerrissement des hommes et l'organisation des structures ont permis de pérenniser l'activité.

---

<sup>37</sup> Par exemple, le SA-7 *Grail* de conception soviétique peut atteindre des avions volant à moins de 1000 km/h, jusqu'à 750 m d'altitude et 3000 m de distance. Toutefois, on peut se montrer sceptique quant à l'usage et l'efficacité d'une telle arme sur l'eau alors qu'elle suppose une parfaite stabilité pour viser.

<sup>38</sup> Les récepteurs *AIS* permettent de capter les messages émis par les transpondeurs *AIS*. Cf : *infra* n°41.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

L'activité pirate jadis artisanale est aujourd'hui parfaitement définie au sein d'une structuration clanique dans laquelle interviennent successivement divers acteurs : financiers, loueurs de matériels divers, commerçants<sup>39</sup>, comptables, interprètes et négociateurs. Si le nombre de prises d'otages a aujourd'hui tendance à diminuer, ceci a été compensé par une augmentation très nette du montant des rançons demandées, permettant aux commanditaires d'accumuler d'importants butins et de renforcer leurs moyens d'action.

**14. Une criminalité maritime à envergure industrielle.** - La piraterie génère un cercle vicieux aboutissant au développement d'une société mafieuse. Les financements étrangers sont au cœur du problème et le rôle des informateurs extérieurs situés à Suez, Aden ou encore Londres, n'est pas anodin dans la désignation aux réseaux pirates de cibles à « haute valeur ajoutée ». Par sa puissance financière, la criminalité organisée « dicte sa loi et ses valeurs » en faisant graduellement disparaître « l'indépendance de la justice, la crédibilité de l'action politique, et finalement la fonction protectrice de l'Etat de droit<sup>40</sup> ».

La lutte contre la piraterie doit nécessairement œuvrer à la confiscation des butins constitués au moyen des rançons afin de freiner le développement économique de l'activité. Cette tâche s'avère délicate et ambitieuse en Somalie car l'argent amassé par la piraterie est très rapidement blanchi, notamment grâce à l'acquisition de biens immobiliers au Kenya. En outre, l'argent facile des pirates séduit et l'on observe que les effectifs se renforcent chaque jour par des candidats à la flibuste de plus en plus nombreux.

**15. Captures et prises d'otages retentissantes.** - Le 25 septembre 2008, le détournement par les pirates somaliens du *MV Faina*, cargo battant pavillon du Belize et exploité par la société ukrainienne *Kaalbye Shipping Ukraine*, a fait le tour des médias. Ce roulier à l'équipage composé d'Ukrainiens, de Russes et de Lettons transportait une cargaison de matériels militaires comportant entre autres 33 chars lourds T-72, 150 lance-roquettes *RPG-7*, des canons antiaériens et des munitions de calibres divers à

---

<sup>39</sup> La sous-traitance d'un nombre d'activités extrêmement variées revitalise l'économie locale : traiteur pour les otages, ravitailleur des bateaux en carburant frelaté, etc. En ce sens, lire l'article intitulé « *Les bandits et bienfaiteurs du continent noir* », Courrier international n°1109, p.13-15, février 2012.

<sup>40</sup> ZIEGLER (J.), « *Les vrais bandits sont les multinationales* », *Ibid.*



## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

destination des rebelles du sud du Soudan<sup>41</sup>. On imagine aisément l'intérêt qu'une telle cargaison représenterait aux yeux de djihadistes !

Outre les affaires très médiatisées du *Ponant*, du *Carré d'As* et du *Tanit* que nous étudierons ultérieurement, l'aventure du *Maersk Alabama* mérite notre attention pour illustrer l'impact de la piraterie sur l'opinion publique. Le 8 avril 2009, ce porte-conteneurs de 1095 EVP<sup>42</sup> appartenant à la filiale américaine de l'armement MAERSK LINE compte vingt membres d'équipage américains à bord lorsqu'il fait route vers le port de Mombassa au Kenya. L'assaut pirate est mené à 500 km des côtes et durera cinq heures pendant lesquelles le navire exécutera des manœuvres d'évitement, l'équipage résistant courageusement avec les lances d'incendie. Les pirates réussirent finalement à grimper à bord et les marins se réfugièrent dans la citadelle. Le capitaine PHILLIPS, resté en passerelle, parviendra, à l'issue de diverses péripéties et négociations, à faire quitter les pirates du navire en se constituant prisonnier pour servir de monnaie d'échange. Seul otage tenu en respect par trois pirates sur le canot de survie *free fall* du *Maersk Alabama*, le capitaine est rattrapé par le destroyer *USS Brainbridge* et la frégate *USS Halyburton*. Avec l'aval du président Barack OBAMA, l'*US Navy* a également mobilisé des forces spéciales, des hélicoptères, un avion de reconnaissance *P-3 Orion* et même un drone *ScanEagle*<sup>43</sup>. Le 12 avril, trois tireurs d'élite du *SEAL*<sup>44</sup> postés à la poupe du bâtiment de guerre réussissent un coup d'éclat en abattant d'une seule salve les geôliers. Libéré et rentré au pays, Richard PHILLIPS, par son acte de sacrifice envers son équipage, est perçu comme un véritable héros national outre-Atlantique. L'acteur Tom HANKS interprète d'ailleurs le rôle du commandant du *Maersk Alabama* dans un film réalisé par Paul

---

<sup>41</sup> Le versement d'une rançon de 3,2 millions de dollars le 4 février 2009 a permis d'aboutir le lendemain à la relâche du navire par les pirates, après que ces derniers aient fait main basse d'une partie de la précieuse cargaison.

<sup>42</sup> EVP : Equivalent Vingt Pieds –TEU : *Twenty-foot Equivalent Unit*.

<sup>43</sup> Lire le récit détaillé de l'épopée du grand reporter et écrivain Patrick FORESTIER, « *Pirates et commandos, les secrets des opérations spéciales* », p.119-128, éditions du Rocher, 2010.

<sup>44</sup> SEAL est l'acronyme de *Sea, Air and Land*. Les commandos ayant délivré le commandant PHILLIPS étaient issus de la *Team six* du *Naval Special Warfare Development Group*, spécialisée dans les opérations antiterroristes. Cf : opération « *Neptune Spear* » (« trident de Neptune ») ayant mené à l'élimination d'Oussama BEN LADEN le 2 mai 2011.

GREENGRASS intitulé « *Captain Phillips* » dont la sortie est prévue à l'automne 2013.

**16. Statistiques et taux de réussite.** - On constate aujourd'hui une augmentation des tentatives de piratage des navires. Paradoxalement, du fait que ces derniers sont de mieux en mieux défendus et que les patrouilles des marines de guerre portent leurs fruits, le taux de réussite des pirates est en baisse, ce qui est encourageant. On dénombrait 1181 marins pris en otage en 2010.

On remarque également des périodes de recrudescence des attaques en fonction des variations saisonnières et de l'état de la mer. Au rythme de la mousson, une vigilance accrue est observée et des personnels de sécurité arrivés en renfort prêtent main forte pour assurer la protection des navires. Ainsi, les statistiques montrent que les mois d'avril et mai ainsi qu'octobre et novembre sont les deux périodes de l'année où les attaques enregistrées sont les plus nombreuses.

**17. Un drame humain.** - Depuis 2006, plus de 1 600 attaques imputées aux actes de piraterie ont été recensées sur la surface du globe, provoquant la mort d'au moins 62 marins. À partir de 2011, les rapports d'incidents montrent que les pirates font usage de la violence avec moins de retenue, contrairement à leurs codes de conduite initiaux. « *Cette évolution résulte manifestement de la brutalité disproportionnée mise en œuvre par certaines marines militaires participant à des opérations annexes de la mission Atalante* »<sup>45</sup>. Cette critique est malheureusement trop rappelée par nombre de spécialistes sur la question pour qu'on l'évade. Il ressort de notre étude que les marines indiennes mais surtout russes et sud-coréennes ne respectent pas le droit humanitaire le plus élémentaire lors de « l'arrestation » des pirates. Toutefois, l'absence officielle de preuve nous contraint à user de prudence et discernement en évoquant ces faits. L'usage irraisonné de la force par certaines marines de guerre<sup>46</sup> attise davantage la violence et le désir de représailles des pirates qui ont annoncé leur intention

---

<sup>45</sup> *Op. cit. infra* n° 183

<sup>46</sup> Pour illustration, se reporter à la reprise de vive force du chimiquier maltais *SAMHO JEWELRY* le 21 janvier 2011 par le destroyer sud-coréen *CHOI YOUNG* et ses forces spéciales qui ont fait huit morts parmi les pirates et cinq arrestations. La vidéo du raid est accessible ici : [http://www.youtube.com/watch?v=HsWe\\_hN8Ew4](http://www.youtube.com/watch?v=HsWe_hN8Ew4).

d'assassiner froidement les équipages coréens ou russes<sup>47</sup> des navires qu'ils viendraient à capturer. Le prix du sang est désormais un paramètre de risque mesuré et calculé par les armateurs et leurs assureurs.

**18. Le coût économique de la piraterie.** - Face à l'impuissance du gouvernement somalien pour endiguer le fléau, l'industrie du transport maritime est tenue d'envisager toutes les options possibles, y compris les routes alternatives via le Cap de Bonne-Espérance, malgré le fait qu'elles aient des effets spectaculaires sur les coûts de transport et les délais de livraison. Si l'on prend en compte le coût des patrouilles navales, des rançons, des primes d'assurances, des primes de risque des marins, des détournements des navires, de la surconsommation des soutes, des répercussions sur le taux de fret, l'immobilisation des navires arraisonnés, on mesure à quel point la piraterie pèse lourdement sur le transport maritime<sup>48</sup>. Si le coût global de la piraterie sur l'économie mondiale est estimé se situer dans une fourchette de 7 à 12 milliards de dollars par an<sup>49</sup>, il ne doit pas être confondu avec le coût que représente le versement des rançons.

Souvent avancé pour démontrer que la piraterie rapporte davantage d'argent qu'elle n'en crée sur les marchés connexes, le coût des rançons *stricto sensu* dépasse la centaine de millions de dollars par an (« seulement » !). Ce montant annuel des rançons versées aux pirates n'a cependant cessé de s'accroître en s'élevant à 131 millions de dollars en 2011, contre 80 millions de dollars l'année précédente<sup>50</sup>. Cette inflation du montant moyen des rançons inquiète et s'il était supportable en 2005 avec une moyenne de 150.000 dollars, il est devenu astronomique en passant en 2010 à 5,4 millions de dollars par libération. Malgré cela, il ressort très nettement que l'économie

---

<sup>47</sup> Les mêmes menaces ont été proférées à l'encontre du pavillon français lors du dénouement de l'affaire du *Ponant* et également à l'encontre du pavillon américain à l'issue de l'épopée du commandant du *Maersk Alabama*.

<sup>48</sup> Le seul coût des opérations militaires, des équipements de sécurisation sur les navires, et les gardes armés pour les protéger dépasse les deux milliards de dollars pour l'année 2011. Par ailleurs, en fonction de son tonnage, l'immobilisation d'un navire peut coûter jusqu'à 100.000 dollars par jour.

<sup>49</sup> <http://www.mtm-news.com/article/4115/piraterie-somalienne-coute-%C2%A07-milliards-en-2011>.

<sup>50</sup> Chiffres rapportés par Messieurs les sénateurs Jean-Claude PEYRONNET et François TRUCY, auteurs du rapport relatif à la « lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer ». L'organisation *Ocean beyond piracy* rapporte quant à elle que le montant global des rançons s'est élevé à 160 millions en 2011.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

de la piraterie dépasse largement les seuls intérêts des pirates : le montant des rançons ne représente que 2% du coût total de la piraterie en Somalie ! Plusieurs acteurs participent au traitement de la question de la piraterie maritime, tels les secteurs de la construction navale (*via* l'agencement des citadelles et autres installations défensives sur les navires déjà construits ou en cours de construction), les sociétés d'équipement de défense mais surtout les assureurs et les sociétés de gardes armés. Concernant les primes d'assurance, la traversée de zones à risque entraîne une charge financière qui peut se révéler insupportable pour certains armements.

Le rapport annuel de l'organisation *Ocean beyond piracy*<sup>51</sup> indique que 635 millions de dollars ont été déboursés pour les assurances, entre 486 et 680 millions pour rediriger les navires le long de la côte Ouest de l'Inde et 195 millions pour rémunérer le travail supplémentaire et les risques encourus par les marins de commerce.

La hausse du prix des marchandises à la revente permet aux chargeurs d'éponger les charges affectant les taux de fret et, *in fine*, c'est bien entendu le consommateur final qui se verra répercuter ces surcoûts directement ou indirectement en lien avec la piraterie<sup>52</sup>.

Au regard de tous les intérêts en jeu, il nous est également permis de nous demander si, en définitive, la problématique de la piraterie n'est pas instrumentalisée au service du « marketing de la peur ». La situation profite à beaucoup, offre un marché en forte croissance créateur d'emploi, et l'on peut redouter que les intérêts privés spéculent sur cette conjoncture d'insécurité et d'aléas. Nombre d'acteurs économiques, profitant des appréhensions collectives, peuvent effectivement arguer de l'accroissement de la dangerosité des menaces pour vendre opportunément et plus facilement leurs services et compétences dans la lutte contre le phénomène.

**19. Conséquences environnementales.** - Plusieurs facteurs nous laissent craindre que la piraterie accentue l'emprunte écologique des navires sur l'environnement. D'une part, les moteurs sont poussés au maximum dans les zones à risque afin de maintenir une vitesse la plus élevée possible, ce qui entraîne nécessairement une forme de pollution

---

<sup>51</sup> Nous ne saurions trop conseiller de se référer au rapport de Mme Anna BOWDEN, chercheuse de la *One Earth Future Foundation*, centre d'étude et de réflexion basé aux Etats-Unis. Lien : [http://oceansbeyondpiracy.org/documents/The\\_Economic\\_Cost\\_of\\_Piracy\\_Full\\_Report.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/documents/The_Economic_Cost_of_Piracy_Full_Report.pdf).

<sup>52</sup> Pour illustration, l'impact du surcoût engendré par la piraterie est estimé à 0,40 \$ par baril de pétrole.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

supplémentaire rejetée dans l'atmosphère. D'autre part, une pollution atmosphérique additionnelle est générée par les navires de commerce qui, en évitant les zones à risques, se détournent du Canal de Suez et font le tour du continent africain par le Cap de Bonne Espérance. Cependant, de moins en moins de compagnies maritimes font ce choix du fait des dépenses exorbitantes de carburant qu'il occasionne et du rallongement significatif du trajet<sup>53</sup>, surcoûts qui se révèlent en fin de compte supérieurs à ceux des primes d'assurance.

À cela s'ajoutent les risques spécifiques encourus par les tankers, navires LNG<sup>54</sup> et autres navires citernes. Qui peut garantir qu'une roquette ne provoquera jamais une catastrophe écologique majeure en explosant sur un pétrolier chargé ? Qu'advient-il si un tel projectile s'abat de la même manière sur les cuves d'un méthanier ? La sûreté des FPSO<sup>55</sup> et des plates-formes offshore revêt dans le même sens un enjeu crucial. Ces installations, bien que protégées par une zone de sécurité de 500 mètres dans laquelle il est interdit de pénétrer sans autorisation, ne peuvent garantir à 100% la mise en échec d'une attaque musclée<sup>56</sup>, laissant craindre au pire si l'on se réfère à l'exemple de la plate forme *Deepwater Horizon*.

Par ailleurs, le problème de la piraterie contraint les thoniers à s'éloigner des côtes et délaissent les zones de pêche les plus exposées aux menaces. On constate également que partout où la piraterie se développe, les activités locales telles que la pêche cessent, affectant l'approvisionnement des populations. On observera toutefois, à titre d'effet indirect, que ces nouveaux « sanctuaires marins » assurent la reconstitution de stocks de poissons jadis ostensiblement pillés.

Ces derniers éléments achèvent de nous convaincre de l'importance stratégique dans l'approvisionnement international que revêtent la sûreté maritime et la liberté de navigation.

---

<sup>53</sup> Le déroutement d'un navire au départ d'un port d'Europe du Nord à destination de la côte Ouest-Indienne représente une traversée de 12300 milles (19800 km) en passant par le Cap de Bonne-Espérance contre 7200 milles (11600 km) en passant par Suez et la mer Rouge.

<sup>54</sup> *Liquefied Natural Gas* – Gaz naturel liquéfié.

<sup>55</sup> *Floating Production, Storage and Offloading unit* - unité flottante de production, de stockage et de déchargement.

<sup>56</sup> Pour plus de détails, se référer au mémoire d'Hervé MONIN, « *La sécurité et la sûreté des plates-formes offshore* », CDMT, 2011.

**20. Problématique et plan.** - L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a fait de 2011 l'année de la lutte contre la piraterie. Au cours des développements de ce mémoire, nous appréhenderons comment s'organise la protection des marins de commerce face aux actes de piraterie maritime et quelle réponse globale nous devons adopter face à ce fléau. L'autodéfense par les marins eux-mêmes (première partie) s'est révélée complémentaire d'une protection maritime organisée par les puissances étatiques dans les zones à risque (seconde partie). Cependant, les difficultés opérationnelles que les Etats rencontrent pour assurer la sécurité des navires battant leur pavillon national ont poussé les armateurs à recourir aux services de sociétés militaires privées (troisième partie).

## PREMIERE PARTIE

### L'autodéfense par les marins de commerce

**21. Les bâtiments les plus vulnérables.** - Les navires de commerce les plus vulnérables aux assauts pirates sont naturellement les navires lents et bas sur l'eau. Les pétroliers chargés illustrent parfaitement ces deux caractéristiques et sont ainsi une cible de choix du fait de leur très bonne « rentabilité ». Les pirates peuvent en effet compter sur l'argent apporté par la rançon en échange de la libération des marins otages, mais aussi revendiquer une somme supplémentaire pour la restitution du navire lui-même ainsi que sa cargaison, cette dernière pouvant représenter des montants pharaoniques. L'exemple le plus marquant nous provient de la capture le 15 novembre 2008 du *Sirius Star* à 450 milles au Sud-est des côtes kenyanes. Ce VLCC<sup>57</sup> de 332 mètres d'une valeur de 150 millions de dollars convoyait près de deux millions de barils de pétrole brut, une cargaison estimée à plus de 100 millions de dollars. La rançon exigée initialement par les pirates lors du détournement était de 25 millions de dollars<sup>58</sup> !

Les navires deviennent des cibles privilégiées dans différentes circonstances : au mouillage, au port ou lors d'une navigation à vitesse réduite, avec un franc-bord bas, une manœuvrabilité handicapante et enfin lorsque les conditions météorologiques clémentes concordent avec la tombée de la nuit.

Contrairement à certaines idées reçues, les statistiques montrent que ce sont les vraquiers qui sont les plus attaqués et non les navires symboles du commerce maritime mondial que sont les porte-conteneurs et les pétroliers<sup>59</sup>.

---

<sup>57</sup> *Very Large Crude Carrier*, classe de pétrolier géant devant nécessairement passer par les grands caps. Le cas du *Sirius Star* démontre que passer par le Cap de Bonne-Espérance ne garantit pas l'absence d'abordage pirate.

<sup>58</sup> L'équipage est finalement libéré le 9 janvier 2009 après deux mois de prise d'otage et suite au versement d'une rançon estimée à 3 millions de dollars.

<sup>59</sup> Ceci semble pouvoir s'expliquer par le fait que les armateurs font le choix de plus en plus systématique de protéger leurs pétroliers par des gardes armés mais aussi parce qu'il est matériellement quasi-impossible de monter à bord d'un porte-conteneur filant à une vitesse supérieure à 20 nœuds, consigne donnée durant la traversée de l'Océan Indien et des zones à risques.

Les moyens de lutte contre la piraterie maritime se déclinent en de multiples dispositifs de protection sur les navires de marine marchande (chapitre 1) et il ressort que l'appropriation et l'application de procédures et règles de sécurité et sûreté spécifiques sont inévitables (chapitre 2).

## **Chapitre 1 : Les dispositifs de protection des navires**

En complément d'autres mesures plus offensives dans leur réponse (section 2), la défense des bâtiments naviguant dans les zones à risque passe nécessairement par un durcissement de la protection du navire lui-même (section 1) afin de dissuader les pirates de lancer l'assaut, leur compliquer la tâche en les retardant mais aussi en se barricadant par l'intermédiaire d'un blindage des superstructures vitales du bord. Ces dispositifs de protection ont l'indéniable avantage de permettre à l'armateur d'opter parmi le large éventail de solutions qui existent sur le marché, sans risquer de se voir sanctionner par tel ou tel Droit national.

### **Section 1 : Les mesures passives de dissuasion**

Nous détaillerons dans un premier temps quels sont les dispositifs utilisés par les armateurs dans la lutte contre les abordages non autorisés (§1), puis, nous envisagerons les caractéristiques et les avantages du concept de la citadelle (§2).

#### **§1 : Les mesures d'autodéfense minimisant les risques de capture**

**22. Les barbelés.** - Aménagés de manière fixe sur une ou plusieurs hauteurs le long du bastingage, les barbelés, herses ou concertina, sont majoritairement adoptés par les armateurs désireux de défendre leurs navires simplement et à moindre frais. Certains dispositifs conçus en fûts sont prévus pour être disposés à intervalle régulier sur le



## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

pont et être déployés uniquement en cas de danger, manuellement ou par le biais d'une télécommande. Ces derniers ont cependant l'inconvénient d'être à usage unique et doivent être nécessairement largués avant l'entrée du navire dans un port<sup>60</sup>. Ces différents systèmes doivent veiller à laisser une ouverture sur bâbord et tribord pour permettre l'accès à bord des personnels autorisés (il s'agira par exemple de monter un portail sur charnière).

L'électrification de ces remparts renforce encore la dissuasion, en particulier en rappelant par le biais d'une signalisation bien visible le long de l'installation, que tout assaillant s'expose à un danger de mort imminent s'il poursuit son audacieuse entreprise. Nous pouvons sur ce point nous interroger quant à la responsabilité de l'armateur dans l'hypothèse où un assaillant se blesserait ou trépasserait au contact de telles installations alors qu'une grande majorité d'entre eux sont analphabètes et/ou illettrés, ne pouvant ainsi comprendre les mises en garde. C'est ainsi qu'il nous a été donné de remarquer que plusieurs navires de commerce arborent de gigantesques pictogrammes accompagnés parfois d'avertissements en langue locale.

Il nous reste à relever que l'électrification de ces barbelées et autres herses n'est pas possible pour d'évidentes raisons de sécurité sur les tankers et navires *LNG*, pourtant classés comme particulièrement sensibles, eu égard à la dangerosité liée au risque d'explosion ou d'incendie et compte tenu de la valeur de leurs cargaisons, mais aussi du fait de la lenteur intrinsèque de ces bâtiments hors-normes lorsqu'ils naviguent à pleine charge.

Cependant, il faut avouer que ce dispositif retardateur n'est pas infallible et il a été rapporté que des attaques pirates aboutissent grâce à l'emploi de matériels rudimentaires<sup>61</sup> tels que des pinces coupantes, des gants ou de simples couvertures par-dessus-desquelles le premier assaillant parvient à frayer un passage pour ses camarades de fortune.

---

<sup>60</sup> Pour de plus amples descriptions, se référer aux explications illustrées de M. Bernard DREYER lors du séminaire annuel « Info Navire » de l'IMTM du 8 décembre 2011, retranscrites dans les « Annales de l'IMTM 2011 » dans un article intitulé « *Lutte contre la piraterie et protection des navires, évolutions récentes* », p. 223 et suivantes.

<sup>61</sup> Dans ce sens, on nous a rapporté que les pirates peuvent faire disjoncter une clôture électrifiée en lançant un grappin métallique dont la chaîne traîne dans l'eau.

**23. Les filets anti-abordage.** – Les filets anti-abordages sont des longues mailles traînées par le navire sur ses flancs et sa poupe, qui ont pour but d’empêcher une petite embarcation d’approcher en endommageant son engin propulsif. *Quid juris* de la situation dans laquelle les filets provoquent le naufrage de l’embarcation pirate ? Cette hypothèse soulève un vrai cas de conscience pour le commandant du navire qui subit la tentative d’abordage. Nous pensons fermement que la sauvegarde de la vie humaine en mer est une priorité en toute circonstance : les pirates qui ont chaviré ne représentent plus de menace et il convient de leur porter assistance, conformément à la Convention sur la haute mer de 1958<sup>62</sup>, à la convention SOLAS<sup>63</sup> et, conformément à l’article L5262-5 du nouveau Code des Transports<sup>64</sup> pour ce qui est de la réglementation interne. Le Droit international de la mer doit en effet s’appliquer quelque soit l’identité de la personne en péril.

**24. La montée en allure et les manœuvre évasives du navire.** - La montée au régime maximal des machines pour déjouer l’abordage d’une embarcation pirate est une manœuvre classique et universellement appliquée par les officiers de marine marchande lors d’une attaque. Il est recommandé de placer le navire face au vent afin de gêner davantage les pirates par les vagues d’étrave et de maintenir la vitesse au-dessus de 18 nœuds.

**25. Les mannequins.** - En apparaissant ostensiblement sur le pont du navire, le but de ces mannequins est de signaler aux pirates envisageant l’assaut, que leur présence a été repérée et que le navire est gardé. Une puissante sirène peut retentir pour confirmer que l’alerte est donnée et que l’équipage entier est à son poste.

---

<sup>62</sup> Cf : article 12-1. « *Tout Etat est tenu d’obliger le capitaine d’un navire naviguant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l’équipage ou les passagers :*

*a) A prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre;*

*b) A se porter à toute la vitesse possible au secours des personnes en détresse, s’il est informé de leur besoin d’assistance, dans la mesure où l’on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part; (...).»*

<sup>63</sup> Convention internationale pour le sauvetage de la vie humaine en mer de 1974 (*International convention for the Safety of Life at Sea*).

<sup>64</sup> « *Tout capitaine qui, alors qu’il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, est puni de 3 750 € d’amende et de deux ans d’emprisonnement.* »

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

En complément des mannequins reproduisant fidèlement les marins de commerce en combinaison de travail, la présence visible de silhouettes imitant des gardes armés et casqués peuvent également dissuader les pirates de lancer un assaut. Cependant, on peut rester sceptique quant à l'efficacité *in situ* d'un tel stratagème et redouter que l'illusion ne dupe pas longtemps les assaillants.

**26. Les caméras.** - Couplées ou non avec des détecteurs de mouvement, les caméras peuvent être disposées autour de la passerelle pour contrôler à distance les points d'accès stratégiques du navire<sup>65</sup>. Elles seront utiles également pour surveiller l'extérieur du navire en complément du renfort des guetteurs.

Par ailleurs, une caméra infrarouge permet aux marins de détecter beaucoup plus facilement et beaucoup plus tôt un éventuel danger. Ces derniers donneront l'alerte après confirmation effective de la menace et le temps ainsi gagné donnera à l'équipage le temps de se rassembler et se mettre à l'abri. Cette technologie, majoritairement utilisée par les militaires, aidera les marins de commerce à repérer visuellement un écho trop faible sur le scope du radar, chose fréquente en raison notamment de la mauvaise réflexion des ondes sur des skiffs qui se confondent facilement avec l'écho de l'écume des vagues dans une mer houleuse.

**27. Le blindage du navire.** - Le blindage des parties stratégiques du navire peut s'avérer essentiel. Il ne s'agit évidemment pas de renforcer d'acier toute la structure du navire, solution qui serait particulièrement onéreuse et de surcroît inutile, mais de privilégier le durcissement de certains endroits particuliers tels que la passerelle et les accès vers l'extérieur.

En effet, une ceinture de blindage autour de la passerelle permet de fortifier le « donjon » du navire et de prémunir les personnels des projectiles tirés à l'arme légère sur les vitres. Le renfort d'une porte lourde, voire même l'installation d'un système mécanisé de porte blindée coulissante permet de sécuriser davantage l'accès à l'intérieur du navire et de prémunir l'équipage d'une intrusion trop évidente. En tout état de cause, les portes devront être verrouillées de l'intérieur du navire. Encore une

---

<sup>65</sup> On entend par « points d'accès stratégiques » les endroits les plus vulnérables du bâtiment à partir desquels l'abordage par les pirates peut être intenté. Il s'agira notamment de couvrir par vidéosurveillance le pont, la poupe du navire, ses francs-bords et ses écubiers.

fois, l'objectif de ces mesures défensives est d'entraver le plus possible et ralentir la progression des assaillants lorsque ceux-ci ont investi le bord.

Dans le concept de la citadelle, la ou les portes autorisant l'accès doivent nécessairement revêtir des capacités antieffraction et être suffisamment résistantes pour permettre, comme nous allons l'étudier, à l'équipage de tenir son siège dans l'attente de l'arrivée des secours.

## **§2 : La citadelle**

**28. Le concept de la citadelle.** - La citadelle est une pièce blindée analogue aux « *safe room* » (chambres fortes) populaires outre-Atlantique. Elle permet à l'équipage de s'y rassembler et s'y barricader en toute sécurité en attendant que les forces des marines internationales viennent le délivrer. Le concept de la citadelle vise à résoudre plusieurs menaces. Son intérêt est, premièrement, d'empêcher les pirates de commettre des violences à l'encontre des personnels travaillant à bord, mais aussi de les empêcher d'exercer un chantage en menaçant leurs vies, ou encore de se servir des marins comme monnaie d'échange de quelque manière que ce soit. Il est nécessaire de rappeler ici que le manquement d'un seul membre de l'équipage à l'appel dans le local ferait perdre toute utilité à la citadelle. C'est à la condition *sine qua none* que les marins demeurent inaccessibles que l'assaut des pirates sera déjoué. Une fois l'alerte donnée, le but est de faire perdre un maximum de temps aux pirates qui sont ainsi contraints d'investiguer le navire pour mettre la main sur l'équipage. Il est recommandé au chef mécanicien de provoquer un *black out* volontaire afin de plonger le navire dans l'obscurité pour handicaper la progression des pirates. Ces derniers savent que les marines internationales ont été prévenues et que les renforts risquent d'arriver sur zone d'un instant à l'autre. Ainsi, préféreront-ils abandonner et rebrousser chemin en cas d'insuccès de capture dans un court laps de temps. Dans l'hypothèse où les pirates seraient encore présents au moment de l'arrivée des militaires, l'intervention et la riposte pourront être exécutées beaucoup plus aisément si l'équipage est rassemblé au complet dans la citadelle. Les militaires sauront alors que les hommes visibles sur le navire sont des pirates et donc considérés

hostiles. Cela n'entravera pas leur assaut et compliquera infiniment moins la tâche de l'équipe d'intervention lors de la délivrance des marins

**29. La localisation de la citadelle.** - Plusieurs endroits du navire sont susceptibles d'être aménagés en chambre forte pour recevoir l'équipage en situation de danger. La passerelle n'est pas un lieu recommandé en raison de sa trop grande vulnérabilité et la blinder entièrement serait un choix qui se révélerait trop coûteux du fait de sa taille. L'intérieur de la salle des machines ou le local de barre sont des endroits fréquemment aménagés pour recevoir la citadelle, mais on peut reprocher une localisation trop évidente, facilitant ainsi les recherches des pirates. Il est en revanche possible d'imaginer dans ces espaces l'installation « *d'une fausse citadelle, (...) simple porte blindée bien en évidence sur laquelle les pirates vont se focaliser pendant que l'équipage sera caché ailleurs*<sup>66</sup> ». Il ne faut pas sous-estimer la faculté d'adaptation des pirates et anticiper la construction de ce type de leurre ou de portes résistantes aux déflagrations d'explosifs peut se révéler être un choix judicieux. L'OMI recommande quant à elle dans ses « *bonnes pratiques* » l'installation de la citadelle dans les entrailles du navire afin que les pirates perdent du temps dans les dédales des coursives.

**30. Les caractéristiques de la citadelle.** - La citadelle doit être équipée d'instruments de communication avec l'extérieur et pourra recevoir des écrans de surveillance reliés aux caméras du navire afin d'observer l'évolution des intrus. Il est même possible d'y transférer une console de navigation afin de garder le contrôle des fonctions principales du bâtiment. Il faut aussi comprendre que si les armateurs souhaitent ardemment protéger la vie de leurs marins, ils le feront néanmoins en dépensant le moins possible.

Il faudra que local sécurisé soit pourvu d'une issue de secours pour permettre une échappatoire en dernier recours, d'un système de filtrage et de ventilation de l'air autonome afin de prévenir un enfumage éventuel de l'équipage par les pirates. En fonction de la configuration du navire et dans le cas où l'attente se prolongerait, il

---

<sup>66</sup> Propos de Gérald LEFEBVRE travaillant pour la société AMEFO spécialisée dans les blindages militaires, interviewé par Michel MOUTOT, « *Des citadelles embarquées pour échapper aux pirates* », l'Antenne n°18625, 30 janvier 2012.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

pourra être également judicieux d'installer des toilettes et prévoir des stocks d'eau douce et de nourriture.

À tout point de vue, le concept de la citadelle est intéressant et s'est parfaitement généralisé dans les plans de construction des navires neufs. Toutefois, de l'avis des spécialistes de sûreté maritime, il apparaît que pour être efficace, la protection du navire doit être envisagée de façon globale en combinant plusieurs solutions complémentaires entre elles.

### **Section 2 : La défense active du navire et de son équipage**

Les pirates recherchent un retour maximal sur investissement et sont à l'affût de cibles faciles, pas ou peu protégées, qui leur permettront de faire des otages à moindre risque. Plusieurs industriels, soutenus par le CFM et le GICAN, ont dès lors proposé des systèmes d'armes non létaux, automatisés pour la plupart, dissuadant et repoussant plus ou moins efficacement les assauts des pirates (§1). Ces mesures inédites d'autodéfense combinées avec des systèmes de communication d'urgence ainsi qu'une bonne préparation de l'équipage permettent-elles aux armateurs de se dispenser d'avoir recours à la présence de gardes armés à bord (§2) ?

#### **§1 : Les nouvelles solutions non létales prônées par les industriels**

**31. Les innovations apportées par les industriels du secteur de la défense dans la sécurisation des navires.** - Outre les systèmes déjà présentés, la protection active du navire par une dissuasion efficace passe par un accompagnement technologique d'outils plus offensifs mais demeurant non létaux. Il ressort que le succès de la mise en œuvre des moyens juxtaposés repose avant tout sur une détection précise à longue et courte portée des objets sur l'eau. Dans ce sens, grâce aux prodiges de l'informatisation et de l'automatisation, la technologie optronique, développée par des industriels tels que THALES ou SAFRAN ayant une longue expertise dans le domaine

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

militaire, parvient à corriger les failles humaines en permettant de « voir » quelles que soient les conditions météo, de jour comme de nuit. Des logiciels très aboutis de traitement des risques de danger (collision, homme à la mer, menace de sûreté,...) permettent de garantir une veille assistée/automatisée en mer. Dans ce domaine, la société *AUTOMATIC SEA VISION (ASV)* est à la pointe en offrant, par exemple, la capacité à un capitaine de navire d'être alerté et d'avoir une vue instantanée sur une menace pirate située dans un périmètre de 4 000 mètres<sup>67</sup>.

Certes, la défense des marins et la sécurité du navire se paient parfois au prix fort pour des résultats plus ou moins probants mais, mais pour que la protection du navire soit la plus efficace possible, seule une multiplication de barrières dissuasives garantira l'étanchéité de la défense. Ce faisant, une opposition entre le *business* de la piraterie et le *business* occidental de l'anti-piraterie se dessine clairement.

**32. Les canons à eau contrôlés à distance.** - Les puissantes lances d'incendie qui équipent les navires ont été détournées de leur vocation première pour devenir des mécanismes de défense couramment utilisés par les marins pour repousser leurs agresseurs. Cependant, le risque d'être pris pour cible par les pirates en les mettant en œuvre est élevé, les industriels ont donc conçu des systèmes d'opérabilité à distance. Ainsi, une fois les marins réfugiés dans la citadelle, les batteries des canons à eau pourront être armées et opérées en toute sécurité à partir d'une console.

**33. Le laser aveuglant.** - Aussi surréaliste que cela puisse paraître, cette technologie existe bel et bien. Ce « canon lumineux » projette une lumière intense qui éblouit les pirates (de jour comme de nuit) et les désoriente. Le pointage de l'appareil dans la direction de l'assaillant lui montre immédiatement que son approche est repérée, qu'il est suivi et observé en permanence. Cette technologie sophistiquée embarquée empêche également les pirates de viser le navire de commerce avec leurs armes. La société *BAE SYSTEMS*, experte en armement de défense, a conçu un laser d'aveuglement qui ne laisserait que des effets temporaires afin de dissuader de

---

<sup>67</sup> Grâce à un système optronique infrarouge couvrant 360°, le logiciel traite automatiquement tous les objets flottants en mer en évaluant intelligemment leur dangerosité. Pour plus de détails sur les solutions proposées, consulter le site de la société à l'adresse <http://www.asv.fr/01commercial.php>.

manière non létale et à distance<sup>68</sup> les pirates potentiels. L'entreprise annonce début 2011 que le système d'éblouissement laser dispose d'un mécanisme de sécurité et pourra fonctionner en mode semi-autonome en utilisant sa propre capacité de ciblage et/ou en s'interfaçant avec les radars du navire en modulant automatiquement l'intensité du faisceau<sup>69</sup>.

**34. Le canon à son.** - Initialement développé au début des années deux-mille pour les forces armées américaines afin de servir à la protection de leurs bâtiments, cette technologie *LRAD*<sup>70</sup> a été utilisée par la suite comme arme non létale afin de maîtriser les mouvements massifs de foules. Son emploi provoque, par ses ondes sonores insupportables, une perte d'orientation spatiale chez les individus visés.

Nous pouvons néanmoins émettre un avis sceptique quant à l'efficacité de cette « arme » lorsque des casques antibruit et/ou bouchons d'oreilles seraient portés par les pirates. En outre, le coût élevé du dispositif, facturé 50 000 dollars l'unité, peut décourager, en particulier si l'on tient compte de la sensibilité de cette technologie face au milieu marin. De plus, la mise en œuvre de l'appareil par des marins ou des gardes privés reste périlleuse eu égard au risque des tirs de riposte auxquels ils s'exposent. En effet, l'emploi du *LRAD* suppose une grande proximité entre le navire et la menace pour être efficace<sup>71</sup> et se révèle ardu en cas d'assauts simultanés provenant de directions différentes.

L'attaque menée le 28 novembre 2008 par les pirates somaliens à l'encontre du *Biscaglia*, chimiquier battant pavillon du Libéria qui était doté du *LRAD*, de canons à eau et protégé par une équipe de sécurité privée illustre plusieurs défaillances. D'une part, l'usage de cette technologie n'a pas permis de repousser les pirates qui sont parvenus à s'emparer du navire en tirant des rafales sur la passerelle, d'autre part, les trois gardes privés n'étant pas armés, ces derniers ont été contraint de se jeter à la mer

---

<sup>68</sup> Le faisceau laser serait capable de fournir un avertissement visuel aux pirates à des distances supérieures à deux kilomètres.

<sup>69</sup>[http://www.baesystems.com/article/BAES\\_020063/bae-systems-develops-non-lethal-laser-to-defend-against-pirate-attacks-on-commercial-shipping](http://www.baesystems.com/article/BAES_020063/bae-systems-develops-non-lethal-laser-to-defend-against-pirate-attacks-on-commercial-shipping).

<sup>70</sup> Acronyme communément utilisé désignant *Long-Range Acoustic Device*.

<sup>71</sup> La portée du canon à son s'estompe au-delà d'une centaine de mètres.



## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

afin d'échapper à une mort certaine, avant d'être providentiellement secourus quarante minutes plus tard par un hélicoptère<sup>72</sup>.

Ce malheureux évènement illustre qu'un seul *LRAD* est parfaitement inefficace en cas d'attaques saturantes et que des moyens de dissuasion non létaux ne parviennent pas à repousser l'abordage des pirates les plus déterminés. Aussi pensons-nous qu'il est inconscient d'avoir recours à des gardes de sécurité non armés : ne pouvant défendre le navire et son équipage autrement que par des moyens non létaux, ces personnels seront très probablement éliminés en représailles.

**35. Le « navire du futur ».** - Dans le domaine de la sûreté, le « navire du futur » devra pouvoir se prémunir contre différentes menaces comme le terrorisme ou la piraterie. Les industriels élaborent le concept d'un navire « truffé de pièges et de défenses non létales pour repousser les assaillants<sup>73</sup> ». A cet effet, des systèmes de veille et d'autoprotection perfectionnés sont en cours de développement par les industriels. Les différentes parades aux attaques pirates sont testées opérationnellement sur le *VN Partisan*, un navire utilisé par les militaires français pour leurs entraînements, cela dans le cadre d'un programme de douze millions d'euros financé par l'Etat pour la partie sûreté, devant être au préalable labellisé par l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie). Ce navire démonstrateur permettra ainsi à l'horizon 2013 aux industriels associés de développer des marchés d'équipement à l'international et promouvoir leurs technologies.

Nous pensons intimement qu'une combinaison, parmi les dispositifs présentement détaillés affichant des degrés d'inoffensivité variables, saura faire renoncer les pirates à la condition qu'ils soient déclenchés suffisamment tôt et que l'équipage soit entraîné à les mettre en œuvre. C'est alors seulement que la présence de gardes armés s'avérerait superflue.

---

<sup>72</sup> Pour davantage de détails, se reporter à l'article « *The Taking Of M/T Biscaglia* » accessible à l'adresse [http://www.cargolaw.com/2008nightmare\\_mv\\_biscaglia.html](http://www.cargolaw.com/2008nightmare_mv_biscaglia.html).

<sup>73</sup> MOUTOT (M.), « *Le navire du futur, cauchemar des pirates ?* », l'Antenne, n°18.626, 31 janvier 2012.

**§2 : L'embarquement de gardes armés privés**

**36. La problématique des armes et munitions.** - La protection des navires par des gardes ne pose pas de difficulté en soi, si ce n'est parfois des problèmes d'hébergement à bord des navires de faible tonnage. Le principal inconvénient résulte de la présence d'armes et munitions de guerre sur un bâtiment de marine marchande naviguant dans les eaux territoriales d'un pays, c'est-à-dire dans les douze nautiques à partir de la ligne de base. La latitude d'action des sociétés de protection privée dépend donc intrinsèquement du droit national des pays par lequel le navire transite. Ainsi, pour le Détroit de Malacca, la législation permissive des pays riverains ne pose aucune difficulté pour admettre une légitime défense armée et la responsabilité potentielle de l'armateur n'a quasiment aucune chance d'être recherchée<sup>74</sup>. Il en est de même pour la situation des navires traversant le Golfe d'Aden car la Somalie n'exerce objectivement plus sa souveraineté dans ses eaux territoriales. En revanche, la navigation dans certaines zones (le Canal de Suez par exemple) oblige les capitaines à signaler à l'autorité du pays l'emport d'armes et munitions et parfois à les déposer à terre. Elles seront alors acheminées par voie terrestre pour être récupérées dans une zone où le Droit le permet. En outre, pour faciliter l'embarquement des équipes de protection privées, les armateurs français souhaiteraient obtenir l'autorisation d'embarquer des armes et munitions dès l'appareillage d'un port français, chose qui est en l'état de la législation actuelle impossible, quand bien même le navire serait immatriculé à l'étranger.

**37. Une protection efficace.** - En 2011, le Bureau Maritime International rapportait qu'aucun navire défendu par des gardes armés n'avait été capturé par les pirates. On peut parfaitement concevoir que certaines cargaisons sensibles telles que les produits hydrocarbonés, les produits dangereux, ceux de grande valeur ou d'importance stratégique, nécessitent légitimement une protection particulière. Qu'il s'agisse de personnels de sociétés de sécurité privées ou de militaires, il ressort, malgré le coût de la « location » de ces services, qu'il est plus avantageux pour les armateurs de recourir

---

<sup>74</sup> Pour compléter ce propos, lire les témoignages croisés du numéro 10 d'EchoGéo, « *Lutte contre la piraterie : faut-il faire appel aux sociétés de sécurité privées ?* », octobre 2009, accessible en ligne à l'adresse <http://echogeo.revues.org/11437>.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

à une protection armée efficace à 100% contre les pirates, que de payer les rançons ou de transformer leurs navires en « coffres-forts flottants » pour un résultat incertain.

Comme nous le verrons en troisième partie, une attention particulière devra être portée aux modes d'action, aux règles de responsabilités en cas d'incidents, au contrôle de la compagnie, à la qualification des personnels...etc.

L'OMI a adopté des lignes directrices sur l'emploi de gardes privés à bord des navires marchands insistant sur le fait qu'un tel recours « *doit seulement être envisagé après une évaluation des risques* » recommandant fortement l'implication du commandant dans le processus de décision.

## **Chapitre 2 : La formation des marins et l'application de règles de sécurité - sûreté**

### **Section 1 : L'adoption et la mise en œuvre de pratiques recommandées**

#### **§1 : Les *Best Management Practices* de l'OMI**

Les *Best Management Practices* (BMP) sont un ensemble de recommandations élaborées sous l'égide de l'OMI en y associant étroitement les représentants des acteurs maritimes et les marines de guerre. La quatrième et dernière version des BMP date de septembre 2011 et met à jour les derniers conseils pour assurer la protection du navire en zone maritime à risque.

#### **38. L'application des *BMP4* de l'OMI. – Les *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*<sup>75</sup> sont la bible des armateurs dans l'application des**

---

<sup>75</sup> Guide des « meilleures pratiques de gestion pour dissuader la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie ».

## ***La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime***

règles de sûreté minimales contre la piraterie. On y trouve six étapes détaillées : avant le départ, lorsqu'un navire hostile est identifié, lorsque l'attaque est imminente, lorsque l'attaque est en cours, lorsque les pirates sont à bord, lorsque le navire est détourné.

Parallèlement, l'OMI diffuse des conseils actualisés de lutte contre la piraterie *via* les circulaires du MSC (*Maritime Safety Committee*) destinées aux gouvernements, compagnies, et navigants.

### **§2 : Les règles de sûreté propres aux armateurs**

Les armateurs adaptent généralement les procédures recommandées dans le guide *BMP4* et instaurent un guide de bonnes pratiques propre à leur compagnie, prenant en considération les risques spécifiques liés à leur activité. Par ailleurs, les grands armements se sont dotés de *fleet center* (CMA-CGM) et de cellule de crise (BOURBON) afin de suivre l'évolution des navires en temps réel autour du globe ou pour négocier la libération des marins à la suite d'une prise d'otage par les pirates.

### **Section 2 : La préparation des marins aux attaques pirates**

Les équipages sont-ils suffisamment formés et préparés aux assauts pirates ? Il apparait que les questions de protection ou défense du navire contre les agressions humaines extérieures sont véritablement très éloignées du cœur de métier des marins de commerce. Des « formations sûreté » tendent à se généraliser (§1) en parallèle à des entraînements spécifiques de type « gestion de crise » (§2).

### **§1 : La formation théorique dispensée aux équipages**

**39. Prévenir l'effet de surprise.** - Nous adhérons parfaitement à l'avis de l'Amiral LEVESQUE qui témoigne de son expérience lorsqu'il écrit que « *la première mesure à prendre en termes de sécurité comme de sûreté est d'éviter au maximum de se faire surprendre*<sup>76</sup> ». Il faut « *naviguer sur l'avant* » et « *préparer sa traversée en identifiant au mieux les dangers prévisibles, qui vont du haut-fond aux activités de pêche, des épaves dérivantes aux attaques de pirates. C'est aussi analyser les renseignements régulièrement diffusés et mis à jour. C'est, enfin, disposer des équipements permettant de connaître, avec le meilleur préavis possible, l'environnement du navire* »<sup>77</sup>. Ainsi, en se préparant au maximum aux hypothèses les plus diverses et aux situations les plus gravissimes, les marins de commerce sauront comment réagir et s'adapter de la manière la plus appropriée, à l'image du commandant MARSCHESSEAU lors de la prise d'otages sur *Le Ponant*. Prévenir l'effet de surprise consistera, par exemple, à assurer un suivi en temps réel de la diffusion des comptes-rendus des menaces sur la zone de navigation idoine, ou encore à affecter des marins supplémentaires à la surveillance au radar et aux jumelles (idéalement à vision nocturne). Plus le préavis sera élevé quant à la connaissance d'un risque, plus l'équipage sera à même de prendre les mesures de protection nécessaires pour dissuader les pirates de poursuivre leur attaque.

**40. La formation des officiers et de l'équipage.** - L'application par les marins du Code *ISPS*, des directives de l'OMI ou encore des consignes particulières de l'agent de sûreté du navire<sup>78</sup>, rend la tâche toujours plus exigeante et nécessite une charge de travail supplémentaire pour des équipages qui sont parfois déjà réduits au minimum. La prochaine révision de la convention *STCW (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers)* devrait intégrer une « formation sûreté » plus aboutie pour pallier l'insuffisance de préparation des marins de marine marchande en matière de violences armées en mer.

## **§2 : Les entraînements à la gestion de crise**

---

<sup>76</sup> LEVESQUE (R.), « *Menaces sur la mer* », La Revue Maritime n°487, janvier 2010, p.61.

<sup>77</sup> *Ibid.*

<sup>78</sup> Traduction libre de *Ship Security Officer (SSO)*.

**41. Le rôle du CSO et le management de la sûreté par le SSO/le capitaine. –**

L'application du Code *ISPS*, le respect des procédures décrites dans le *Ship Security Plan (SSP)*<sup>79</sup>, l'observation d'instructions spécifiques en fonction de l'évaluation des risques, ce sont autant de missions incombant aux *Ship Security Officer (SSO)*. Le *Company Security Officer (CSO)* est lui un perpétuel "auditeur" de la structure dans laquelle il évolue. Il doit à la fois connaître parfaitement le fonctionnement de l'entreprise et imaginer constamment des scénarii de crise simulant les agissements criminels auxquelles les marins sont confrontés. Plusieurs précautions doivent être anticipées avant la traversée de l'Océan Indien : shunter l'*AIS (Automatic Identification System)*, se maintenir si possible au-delà de 600 milles des côtes somaliennes, doubler voire tripler la veille, mener des exercices avec l'équipage au complet dans la citadelle, effectuer des tests *SSAS* en s'assurant de la bonne réception de l'alerte par les autorités.

L'*AIS* est un système automatique d'échange permanent de messages radio *VHF* entre navires<sup>80</sup> très apprécié dans les zones de navigations très fréquentées. Complémentaire du radar, il permet d'obtenir des informations précises sur les navires en détaillant notamment l'identité du navire (nom, numéros *OMI* et *MMSI*<sup>81</sup>), le type, les caractéristiques nautiques, la position, la route, la destination, la cargaison transportée. La portée d'un transpondeur « classe A » utilisé par la marine marchande est d'environ 20 milles.

**42. Le déclenchement de l'alerte. –** Les « boutons *SSAS*<sup>82</sup> » (*Ship Security Alert System -* Système d'alerte de sûreté du navire) équipent obligatoirement les navires soumis au Code *ISPS* et correspondent à un système d'alerte silencieuse « mer-terre » identifiant le navire, sa position, et signalant que la sûreté à bord est menacée ou qu'elle a été compromise. Lorsqu'il est activé, le *SSAS* transmet l'alerte *via* satellite à l'Agent de

---

<sup>79</sup> Plan de sûreté du navire.

<sup>80</sup> L'*AIS* est obligatoire sur tous les navires : (1) de jauge supérieure à 300 UMS effectuant des voyages internationaux ; (2) de charge de jauge supérieure à 500 UMS n'effectuant pas de voyages internationaux ; (3) à passagers.

<sup>81</sup> *MMSI : Maritime Mobile Service Identity* (Identité du service mobile maritime). C'est l'indicatif d'appel radio international assigné à un navire.

<sup>82</sup> Le *SSAS* doit pouvoir être activé depuis la passerelle et depuis un autre endroit au moins, généralement en salle des machines.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

sûreté de l'armateur (le CSO) et à l'administration désignée de l'Etat du pavillon. En France c'est le CROSS<sup>83</sup> Gris-Nez qui réceptionne les alertes de sûreté des navires paillonnés au RIF (Registre International Français). Le message est ensuite retransmis à plusieurs interlocuteurs concernés par la lutte contre la piraterie : CPCO (Centre de planification et de conduite des opérations), Alindien, *Centcoopnav*, *Combrest*,...etc.

**43. Le comportement humain.** Plusieurs sociétés proposent des formations spécifiques sensibilisant à « la gestion de crise et comportement humain ». Certaines compagnies pétrolières opérant dans des zones à haut risque n'hésitent pas à financer à leurs employés des stages simulant agressions ou autres prises d'otages. Le plus souvent animés par d'anciens membres de forces armées, ces entraînements servent à acquérir et maîtriser des réflexes de survie. S'agissant de la formation des marins, la convention *STCW* prévoit le suivi d'un stage pour les responsables sûreté du navire (SSO) dispensant les bonnes réactions à adopter au contact des pirates lorsque ces derniers tiennent en joue l'équipage.

L'Amiral Laurent MERER soutient « *qu'il revient aux Etats d'assurer la sécurité de leurs ressortissants, là où ils sont, et les marins sont des ressortissants comme les autres* »<sup>84</sup>. Ceci justifie donc la mobilisation des états et la présence des forces navales dans les régions à risques.

---

<sup>83</sup> CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage.

<sup>84</sup> *loc. cit.*, n°22

## SECONDE PARTIE

### La protection des navires par les acteurs étatiques

**44. Le cadre juridique.** - « *Pour faire cesser les violences des pirates, l'emploi de la contrainte est licite en haute mer ou dans le lieu ne relevant de la juridiction d'aucun état* »<sup>85</sup>. À la lecture des dispositions de l'article 86 de la convention de Montego Bay, la haute mer est définie négativement comme étant les parties de la mer n'appartenant ni à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat, ni à sa zone économique exclusive, ni aux eaux archipélagiques d'un Etat archipel. L'article 92 dispose que « *les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis (...) à sa juridiction exclusive en haute mer* ». Le régime de la piraterie est un cas dérogatoire internationalement admis de la compétence du l'Etat du pavillon.

Le cadre légal d'intervention des Etats est donc fixé par la grande convention internationale de 1982 à travers ses articles 100 à 110. En leur conférant une compétence universelle, la CMB permet aux Etats d'intervenir avant, pendant et après la commission de l'acte de piraterie, indifféremment de la nationalité du navire victime ou de celle des agresseurs, à la condition ultime que l'acte soit commis en dehors des eaux territoriales dans lesquelles l'Etat riverain jouit d'une juridiction souveraine et exclusive. Ainsi, l'article 105 de la Convention de Montego Bay prévoit que les navires de guerre<sup>86</sup> ont la possibilité de saisir en haute mer les embarcations pirates et d'appréhender leurs équipages. L'article 110 de la même Convention permet à tout Etat « *s'il a de sérieuses raisons de soupçonner* » que le navire se livre à la piraterie, de l'arraisonner en haute mer sans devoir solliciter l'accord de l'Etat du pavillon.

---

<sup>85</sup> BEURIER (J-P.), Droits Maritimes, Dalloz Action, 2009, p.121.

<sup>86</sup> Selon les dispositions de l'article 107 CMB, « *Seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie.* »



**45. Le Code de Djibouti.** – Le Code de Djibouti est un code de conduite adopté le 29 janvier 2009 par une vingtaine de nations<sup>87</sup> de la côte Est-africain et du Moyen-Orient afin d'organiser la répression des actes de piraterie ou de vols à main armée menés contre les navires dans le Golfe d'Aden et l'Ouest de l'océan Indien. Ce Code met en œuvre les résolutions de l'Assemblée générale de l'ONU qui relèvent de la compétence de l'OMI<sup>88</sup>. Cette coopération des nations dans la lutte contre le phénomène se met en place par un partage plus étroit d'informations et la révision des législations nationales afin de criminaliser la piraterie. Concrètement, les nations acceptent d'enquêter, arrêter et poursuivre judiciairement les personnes « raisonnablement soupçonnées » d'avoir commis ou facilité la commission des actes de piraterie ou de vols à main armée. Les Etats s'engagent également à saisir les navires suspects et secourir les marins otages en leur apportant l'aide nécessaire et tous les soins appropriés.

La présence dissuasive des forces navales dans les zones impactées par la piraterie mobilise des moyens colossaux (chapitre 2) et des équipes de protection embarquées sur les navires complètent chirurgicalement la panoplie régaliennne de protection des armements nationaux (chapitre 2).

## **Chapitre 1 : L'intervention des forces navales dans les zones impactées par la piraterie**

**46. Les objectifs.** - La France, pays riverain de l'Océan Indien, se doit de protéger ses concitoyens et les espaces maritimes sous sa souveraineté. Les objectifs sont la protection des navires du Programme Alimentaire Mondial (PAM), la protection des navires les plus vulnérables, et la surveillance des eaux où la menace pirate est la plus ressentie.

---

<sup>87</sup> Les Etats signataires sont : Djibouti, l'Ethiopie, le Kenya, Madagascar, les Maldives, les Seychelles, la Somalie, la Tanzanie et le Yémen.

<sup>88</sup> <http://www.imo.org/ourwork/security/piu/pages/dcoc.aspx>

**47. Lutte asymétrique.** - Les bâtiments qui appareillent ou les aéronefs qui décollent pour une mission de lutte contre la piraterie maritime s'engagent dans un rapport de force asymétrique. La menace pirate est sournoise, mouvante, sporadique et de faible intensité et ne peut être endiguée que par une flotte hauturière, sophistiquée et coûteuse d'emploi, destinée aux combats conventionnels.

Le renforcement des moyens de lutte mis en place par les grandes puissances maritimes s'inscrit dans un long rapport de force (section 1) et implique des dispositifs salutaires pour les armateurs des navires appelés à emprunter les zones à risque (section 2).

### **Section 1 : Les opérations navales menées pour endiguer le phénomène**

**48. La coordination internationale des forces navales.** - Véritable sas géographique entre l'océan Indien et la mer de Chine méridionale, le Détroit de Malacca fut placé durant de longues années dans le collimateur des puissances maritimes internationales. L'endiguement de la piraterie dans la zone montre que l'effort combiné des états porte ses fruits<sup>89</sup>. Dès lors et au regard de ces bons résultats, peut-on se montrer optimiste dans la résolution du problème somalien et nigérian ? Raisonnablement, on ne saurait être trop prudent en affirmant qu'une issue proche n'est pas d'actualité. En dépit du déploiement fin 2008 de la force de l'Union européenne « *Atalanta* » et celle de l'OTAN « *Ocean Shield* » en août 2009, le phénomène n'a fait que s'aggraver dans la Corne de l'Afrique.

Les forces européennes (§1) et celles de l'OTAN, aujourd'hui en étroite collaboration avec un large éventail d'autres nations (§2), réalisent une coopération sans précédent de leurs marines de guerre dans la conduite de la lutte contre la piraterie maritime dans le monde. Cette réussite est particulièrement observée dans la protection des navires en transit dans le Golfe d'Aden.

---

<sup>89</sup> Voir les derniers chiffres communiqués en ligne par le *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (RECAAP)*. Le Détroit de Malacca a été retiré des zones maritimes dangereuses en 2006 par le *Lloyds*.

**§1 : L'effort communautaire avec la mission *EUNAVFOR Atalanta***

**49. L'opération *EUNAVFOR Atalanta* : une première pour l'UE.** - La décision du Conseil de l'Union Européenne du 10 novembre 2008 a permis la mise en œuvre de la première opération maritime européenne de grande ampleur en s'appuyant sur le droit international existant (CMB) et sur plusieurs résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU (1814, 1816, 1838, 1851 et 1946) étendant progressivement le cadre d'intervention des états dans la lutte contre la piraterie. Dix Etats membres y participent en apportant une contribution opérationnelle : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal et la Suède.

Cette opération européenne de lutte contre la piraterie au large de la Corne de l'Afrique, s'inscrivant dans le cadre de la PSDC<sup>90</sup>, a été lancée le 8 décembre 2008 par l'UE, alors sous présidence française. Elle a été reconduite d'un an en 2009, de deux ans en 2010 et vient d'être une nouvelle fois reconduite le 23 mars 2012 jusqu'en 2014. Le commandement de l'opération est assuré par un état-major international basé dans l'*OHQ* (*Operational Headquarters* – quartier général opération) de Northwood dans la banlieue de Londres, actuellement dirigé par l'Amiral Duncan POTTS. Elle a été confiée une deuxième fois à la France le 6 avril 2012 pour une durée de quatre mois. Les forces en mer en sont quant à elles commandées à travers un état major embarqué : le *FHQ* (*Forward Headquarter* – quartier général avancé) du navire amiral.

**50. Missions.** - La mission initiale des navires de la coalition européenne est d'assurer le bon acheminement des vivres par les navires affrétés par le PAM (Programme Alimentaire Mondial) sur les côtes somaliennes avec 148 escortés depuis 2008. On peut se réjouir de constater que la mobilisation internationale est parvenue à sécuriser le trafic des navires du PAM, priorité vitale pour les populations qui souffrent de famines à répétition<sup>91</sup>. Cette tâche s'est étendue aux bâtiments qui assurent le soutien

---

<sup>90</sup> Politique de Sécurité et de Défense Commune

<sup>91</sup> 1,6 million de somaliens sont en détresse alimentaire.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

de la mission de l'Union africaine en Somalie : l'*AMISOM*<sup>92</sup>. Cependant nous verrons que cette première réussite ne résout en rien les causes de cette situation extrême résultant de l'absence d'Etat en Somalie et des guerres intestines depuis deux décennies.

Outre sa mission d'escorte des navires du PAM ou de l'*AMISOM*, la force navale a apporté son concours à nombreuses reprises afin d'assurer la protection des navires vulnérables en transit tels que décrits précédemment et faire la « chasse aux plaisanciers inconscients » qui considèrent les zones d'exclusion comme une entrave à la liberté individuelle et décident d'y naviguer coûte que coûte.

Enfin, une mission prioritaire des navires de guerre est de faire du renseignement opérationnel et de coordonner les informations recueillies entre les diverses plateformes des différentes nations. Ainsi, les renseignements, obtenus lors de la surveillance aéro-maritime menée par les unités européennes et les forces de l'OTAN, convergent, sont analysés et partagés sur le réseau<sup>93</sup>. Cette ultime tâche est en fait le cœur de la mission puisque qu'il s'agit de la plus ambitieuse et la plus difficile : lutter efficacement contre la piraterie maritime en repérant les menaces (en particulier les *mother ship* servant de bâtiment de support en haute mer) dans l'immense étendue de la zone à couvrir. Dans ce sens, le « *chat Mercury* » est un système de communication original et sécurisé mis en commun spécialement pour la surveillance des étendues maritimes dans lequel chaque navire de guerre peut enrichir volontairement les renseignements collectés au quartier général de Northwood. Le système n'est pas ouvert aux navires marchands qui envoient leurs informations au *MSC-HOA* (*Maritime Security Centre - Horn of Africa*) ou à l'*UKMTO* (*United Kingdom Marine Trade Operations*).

---

<sup>92</sup> L'*AMISOM* (Mission de l'Union africaine en Somalie - *African Union Mission in Somalia*) est une mission de maintien de la paix en Somalie créée en 2007 et menée avec l'aval du Conseil de sécurité de l'ONU dans sa résolution 1744 qui vise « à soutenir le GFT, mettre en œuvre une stratégie de sécurité nationale, former les forces de sécurité somaliennes, et contribuer à créer un environnement sûr pour la distribution de l'aide humanitaire ».

<sup>93</sup> L'échange des données s'effectue via des liaisons sécurisées de données tactiques (liaisons 11 et 16).

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

L'opération Atalante aurait permis depuis son lancement d'arrêter 117 individus suspectés de piraterie et de démanteler 27 groupes<sup>94</sup>. Sous l'impulsion de Mme Catherine ASHTON, chef de la diplomatie européenne, les députés européens ont donné leur « feu vert » pour la conduite d'opérations militaires « plus énergiques » sur le littoral Somalien. Ces nouvelles mesures pourraient consister en la neutralisation des infrastructures et matériels de soutien aux pirates, c'est-à-dire de leurs dépôts d'armes et de carburant pour l'essentiel. La première attaque à terre s'est produite sous la forme d'un raid nocturne le 15 mai 2012 à partir d'un hélicoptère de la coalition qui « a visé des bateaux de pirates sur une plage de la région de Galmudug »<sup>95</sup>. Cette opération inédite minutieusement préparée a été conduite avec l'aval des autorités somaliennes afin de « casser le modèle économique des pirates »<sup>96</sup>. Les règles d'intervention furent strictement respectées : interdiction de faire des dommages collatéraux et interdiction de mettre pied à terre<sup>97</sup>. En autorisant l'extension de la zone d'opérations à la zone littorale et aux eaux intérieures somaliennes, l'UE offre à Atalante un mode d'action supplémentaire permettant aux militaires d'agir en amont de la menace.

**51. Bilan.** - Les résultats de cette opération de contre-piraterie sont mitigés. L'initiative européenne est d'abord un franc succès eu égard à la coopération des états dans une mission sans précédent et un bel exemple de mutualisation des forces des nations de l'UE : six à dix bâtiments de guerre participent en permanence au fait que le nombre d'actes de piraterie réussis diminue. Ensuite, l'action des forces militaires, associée aux mesures de défense des navires de commerce a fait sensiblement diminuer le taux de réussite des attaques qui est passé de 25% (2008) à 11% (2011)<sup>98</sup>.

L'opération Atalante peut en revanche susciter la critique suivante : elle agit uniquement son action sur les conséquences et non les causes de la piraterie. Ainsi, il faut bien concevoir que cette réponse militaire apportée par les Etats n'aura jamais

---

<sup>94</sup> COSTE (M.), « *Les attaques des Somaliens reculent* », l'Antenne n°18687, 26 avril 2012.

<sup>95</sup> RIVET (J.), « *Premier raid à terre en Somalie* », l'Antenne n°18699, 16 mai 2012.

<sup>96</sup> *Ibid.*

<sup>97</sup> *Ibid.*

<sup>98</sup> DUPUIS (J-B), contre amiral qui assure le commandement embarqué de la force Atalante d'avril à aout 2012, Cols Bleus n°2990, p.14, 7 avril 2012.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

vocation à supprimer la piraterie mais simplement l'endiguer, en compliquant les initiatives des pirates et en réduisant de ce fait les opportunités de piratage. En outre, les patrouilles de l'armada européenne ont directement influé sur l'augmentation du rayon d'action des pirates. Par ailleurs, compte tenu de l'immensité de l'étendue maritime à surveiller et de la densité du trafic, il faut reconnaître qu'il est matériellement impossible d'assurer la protection de tous les navires avec l'effectif actuel des moyens projetés. Bien que le déploiement de cette force aéronavale soit constitué au forma minimal, il risque, au regard de son coût<sup>99</sup> dans un contexte de crise économique mondiale, de devenir un véritable défi pour les nations souhaitant poursuivre cet engagement de longue haleine.

### **§2 : Les autres opérations navales**

**52. L'opération *Ocean Shield*.** – L'opération *Ocean Shield* pilotée par OTAN a débuté le 17 août 2009 et ambitionne un déploiement d'un à cinq « bateaux gris » dans la zone. L'opération Atalante et l'Opération de l'OTAN sont prolongées jusqu'en décembre 2014.

**53. La *Combined Task Force 151*.** – La *Combined Task Force 151*, créée en janvier 2009, est une force multinationale spécialement dédiée à la lutte anti-piraterie et dirigée à partir du quartier général américain de Bahreïn commandant la cinquième flotte.

Cette force supplémentaire des Etats-Unis ajoutée à celle de l'OTAN ainsi qu'à l'opération Atalante, forme une coalition de trois entités travaillant étroitement et surnommée « *Big Three* <sup>100</sup> » pouvant aussi compter sur le soutien d'autres forces dépêchées ponctuellement.

---

<sup>99</sup> L'opération *Atalanta* coûte annuellement 350 millions d'euros.

<sup>100</sup> « *Les trois Grands* », anecdote rapportée par le journaliste Claude BARJONET dans son article « *Piraterie au large de la Somalie : un fléau tout juste contenu* », Les Echos, p.8, 29 novembre 2011.

**54. Les initiatives unilatérales.** - En dehors des trois opérations aéronavales étudiées précédemment, on ne peut s'empêcher de souligner la présence des marines militaires de nombreux pays dans les zones à risque. Celles-ci voient sans doute comme les autres « *un atout stratégique à la lutte contre la piraterie dans leur occupation des océans*<sup>101</sup> ». Plus surprenant, il est rapporté que certaines marines proposent aux armateurs une privatisation de leurs services<sup>102</sup> avec la mise à disposition de navires de guerre, ce qui rappelle étrangement la pratique des lettres de marque octroyées aux corsaires<sup>103</sup>. Aussi, selon certains auteurs, le président Georges W. Bush aurait délivré une « lettre de marque »<sup>104</sup> à la SMP américaine PISTRIS, spécialisée dans les opérations maritimes, en vue de lutter contre les actes illicites de violence commis en haute mer dans l'Océan Indien<sup>105</sup>. Cependant, nous pensons que cette indiscretion n'est pas fondée compte tenu que c'est le Congrès qui détient le pouvoir « *de déclarer la guerre, d'accorder des lettres de marque et de représailles, et d'établir des règlements concernant les prises sur terre et sur mer*<sup>106</sup> » (Article 1er - section VIII de la Constitution américaine).

Parmi les nations impliquées dans la lutte contre la piraterie dans l'Océan Indien en dehors des forces européennes, étasuniennes, et de l'OTAN, on trouve l'Arabie Saoudite, la Corée du Sud, la Fédération de Russie, l'Inde, l'Iran, l'Indonésie, le Japon, la Malaisie, le Pakistan et la République populaire de Chine. Au final, entre une vingtaine et une trentaine de bâtiments militaires est déployée et participe à la sécurité

---

<sup>101</sup> GALLAIS BOUCHET (A.) et GUIZIOU (F.), « *Piraterie : Perturbation de l'économie mondiale ?* », Note de synthèse n°128, ISEMAR.

<sup>102</sup> *Ibidem*

<sup>103</sup> À l'exception notable des Etats-Unis, la guerre de course a été abolie par la quasi-totalité des Etats par la Déclaration de Paris du 16 avril 1856. La « course » était le recours par les Etats à la flibuste pour conduire des opérations navales offensives.

<sup>104</sup> La « lettre de marque » ou « lettre de course », est une lettre patente qu'un souverain remettait au capitaine d'un navire (le corsaire), lui permettant de rechercher, attaquer, saisir et détruire les navires d'une nation adverse en haute mer.

<sup>105</sup> BATTESTI (M.), « *L'abolition de la course* », IRSEM, p.178 - Actes du colloque « *Armées privées, armées d'état, mercenaires et auxiliaires d'hier et d'aujourd'hui* » sous la direction de ROMER (J.-C) et HENNIGNER (L.), 27 et 28 mars 2008.

<sup>106</sup> « *The Congress shall have Power (...) To define and punish Piracies and Felonies committed on the high Seas, and Offenses against the Law of Nations; To declare War, grant Letters of Marque and Reprisal, and make Rules concerning Captures on Land and Water* », U.S. Constitution, article 1 – The Legislative Branch, Section 8 – Powers of Congress.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

du trafic maritime dans la zone en dissuadant, prévenant et réprimant les actes de piraterie.

En tout état de cause, il est universellement admis que la situation serait bien pire sans la présence des forces navales constituées.

### **Section 2 : Les dispositifs de protection des navires naviguant en zone à risque**

#### **§1 : Le contrôle naval volontaire**

Le Contrôle Naval Volontaire (CNV) est « *une procédure française destinée à permettre la diffusion d'informations relatives à une zone sensible auprès des navires de commerce qui la traversent*<sup>107</sup> » et est un parfait exemple de la complémentarité s'étant nouée entre les marins de commerce et les marins d'Etat.

**55. Le fonctionnement du CNV.** - Le contrôle naval volontaire ne peut jouer vraiment son rôle que si la Marine nationale est présente sur toutes les mers sillonnées par les navires français : armements de ligne, *offshore*, services industriels, pêche, croisière...etc. Le Cluster Maritime Français<sup>108</sup> affirmait dès 2008 « *qu'un déploiement naval contribue, par sa présence, à circonscrire les crises et a un effet dissuasif très efficace propre à assurer la liberté à nos navires* »<sup>109</sup>.

L'Amiral Gérard VALIN, Alindien de 2008 à 2009 a assumé le commandement de ce que le Livre Blanc qualifie « *d'arc stratégique prioritaire pour la défense des intérêts de la France* »<sup>110</sup>. « *Le CNV est un protocole de coopération et d'échange*

---

<sup>107</sup> IFM, « *L'Europe face à la piraterie maritime : l'opération Atalante* », fiche documentaire n°2/12, février 2012.

<sup>108</sup> Le CMF, officiellement créé en 2006, est une organisation de lobbying appuyant les intérêts de l'économie maritime française.

<sup>109</sup> *Ibid.* n°107.

<sup>110</sup> Lire l'article du Vice-amiral Gérard VALIN, « *La lutte contre la piraterie au large de la Somalie* », EchoGéo, Numéro 10, novembre 2009, accessible à l'adresse <http://echogeo.revues.org/11338>.



## ***La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime***

*d'informations entre la Marine nationale et les armateurs français. Il vise à assurer la sécurité des navires et des marins français. Dispositif ancien, il a été réactivé en 2001<sup>111</sup> : tous les navires français dont les armateurs sont parties prenantes au CNVOI, bénéficient d'informations et de conseils de prévention. Ils signalent leur itinéraire et leur position permettant ainsi une intervention rapide en cas de difficultés. Il s'étend sur toutes les zones identifiées « à risque » dans l'océan Indien, depuis le canal de Suez jusqu'en mer de Chine méridionale en passant par le Golfe d'Aden. Les bâtiments de la Marine nationale qui patrouillent en permanence dans la zone actualisent en temps réel les conseils donnés ; ils prennent contact systématiquement avec les navires de commerce français rencontrés à la mer. Alors même que les actes de piraterie s'intensifient au large de la Somalie, on déplore très peu d'attaques contre des navires français : fruit de l'excellente coopération entre les marines marchande et nationale au sein du CNVOI »<sup>112</sup>.*

**56. Les comptes rendus de position.** - Excepté le dispositif français du CNV, les commandants des navires de commerce ont la faculté d'émettre des comptes rendus de position, ou *VPRF (Vessel Position Reporting Form)*, à l'attention de plusieurs autres contacts. Ainsi, outre le *CSO*, la position du navire sera communiquée au *MSC-HOA* à Northwood et à l'*UKMTO* de Dubaï, centres de sécurité maritime armés 24h sur 24h fournissant via satellite les dernières mises à jour des alertes selon les zones.

## **§2 : Le corridor maritime sécurisé dans le Golfe d'Aden**

**57. L'IRTC : *International Recommended Transit Corridor*.** - Un corridor de transit recommandé internationalement a été établi à travers le Golfe d'Aden, goulet pour le trafic maritime mondial. Ce corridor comprend deux voies, l'une en direction de l'Ouest, l'autre de l'Est. Les voies ont une largeur de 5 milles et sont séparées par une zone de 2 milles<sup>113</sup>.

---

<sup>111</sup> Cf : Instruction interministérielle n°1094 SGDN/PSE du 27 juin 2001.

<sup>112</sup> VALIN (G.), IFM, « *ALINDIEN en lutte contre la piraterie en océan Indien : illustration du nouveau paradigme de défense et de sécurité* », La Revue Maritime, n°483, p.83.

<sup>113</sup> [https://www.shom.fr/ganl/htdocs/10/06/1/3/FR\\_1.3.htm](https://www.shom.fr/ganl/htdocs/10/06/1/3/FR_1.3.htm)

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

Les transits en formation ne sont pas des convois à proprement parler car les navires de commerce ne sont pas nécessairement escortés par les bâtiments de guerre<sup>114</sup> mais leurs hélicoptères peuvent survoler en quinze minutes le navire à partir de l'instant où l'alerte est donnée. Selon l'Amiral Franck BADUEL, sécuriser le corridor commercial du Golfe d'Aden nécessiterait la présence permanente de cinq ou six frégates.

## **Chapitre 2 : Les équipes de protection embarquées ou le soutien étatique aux armateurs**

### **Section 1 : La protection assurée par les équipes de protection embarquées**

Pour contrer les abordages en mer, Monsieur Francis VALLAT, président du Cluster Maritime Français, explique que « *la meilleure méthode est d'embarquer des militaires armés* » (§1) quand bien même « *cette solution n'est pas sans risque et pose de nombreux problèmes de responsabilité en cas de pépin* »<sup>115</sup> (§2).

#### **§1 : Une solution plébiscitée par les armateurs**

**58. La protection assurée par des EPE.** - La lutte contre la piraterie a permis de faire naître un nouvel instrument : les Equipes de Protection Embarquées. Ces équipes, composées exclusivement de marins d'Etat, - issus en grande majorité des spécialités de fusiliers et commandos de marine - sont affectés à la protection des navires présentant une vulnérabilité particulière. Ces équipes ont l'avantage de se substituer à la lourdeur opérationnelle de l'escorte d'un navire de guerre. Ainsi, peuvent bénéficier de ce soutien régalien les armements souhaitant sécuriser leurs navires lents, bas sur

---

<sup>114</sup> <http://www.intertanko.com>

<sup>115</sup> Propos rapportés par le journaliste Jean-Pierre BUISSON, « *Piraterie : un navire test à Brest contre les abordages* », Ouest-France, 25 février 2012

l'eau et traversant des zones à risque, à la condition qu'ils battent pavillon français. Une EPE compte généralement une dizaine de marins (trois trinômes assurant le quart de veille et un chef d'équipe généralement commando)<sup>116</sup>. Les armateurs apprécient leur autonomie, leur faculté d'adaptation avec les autres marins du bord mais surtout leur formation pointue impliquant le suivi de règles d'engagement rigoureuses. Le patron de la Marine nationale affirme disposer d'une vingtaine d'équipes de protection embarquées.<sup>117</sup>

**59. La position des armateurs français.** - Les armateurs français opérant des navires sous pavillon tricolore se félicitent de la protection de la Marine nationale dont ils bénéficient. Le dispositif des EPE fonctionne depuis 2008 et permet de prévenir grandement les risques d'attaques pirates. À ce jour, aucun navire protégé par une EPE (ou par des « privés » armés d'ailleurs) n'a pu être abordé. Il convient de souligner que l'organisation Armateur de France a maintenu avec constance son attachement à la primauté du régalien et semble avoir toujours considéré la protection par les marins d'Etat français comme une réelle valeur ajoutée.

**60. Une solution entravée condamnée à court terme ?** - La réponse donnée par le gouvernement à la demande de protection des armateurs est certes efficace mais ne semble pas pouvoir se maintenir sur le long terme, d'une part parce qu'il faut composer avec des effectifs militaires en nombre restreint conformément à la réflexion ouverte sur le Livre blanc<sup>118</sup>, et d'autre part parce que le budget de la Défense, resserré avec la LPM (Loi de Programmation Militaire), ne pourra pas assurer la satisfaction par la Marine nationale de toutes les demandes des armateurs<sup>119</sup>.

---

<sup>116</sup> Sur ce point, on peut noter que ce dimensionnement important des EPE peut se révéler inconciliable avec l'accueil logistique sur les navires de commerce, et est encore plus problématique lorsqu'il est incompatible avec les normes de sécurité fixant le nombre maximum d'effectifs pouvant être embarqués.

<sup>117</sup> Information donnée par l'Amiral Bernard ROGEL, le Chef d'Etat Major de la Marine (CEMM), dans une audition devant la Commission de la défense nationale et des forces armées le 18 juillet 2012. Compte rendu consultable à l'adresse suivant : [http://www.assemblee-nationale.fr/14/cr-cdef/11-12/c1112006.asp#P2\\_69](http://www.assemblee-nationale.fr/14/cr-cdef/11-12/c1112006.asp#P2_69).

<sup>118</sup> Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale

<sup>119</sup> Le Livre blanc sur la Défense et la Sécurité nationale de 2008 et la LPM 2009-2014 sont les outils de référence qui déterminent les grands axes et les moyens pour mener la politique de défense de la France. Cf : <http://www.defense.gouv.fr/portail-defense/enjeux2/politique-de-defense>

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

En outre, compte tenu de la fréquence d'engagement des marins français sur de nombreux autres théâtres d'intervention, notamment durant les six mois de l'opération *Harmattan* en Libye en 2011<sup>120</sup>, l'opération *Enduring Freedom*<sup>121</sup> en Afghanistan depuis 2001 et bien entendu l'opération *Atalanta* depuis 2008, et compte tenu que cette sollicitation élevée doit demeurer conciliable avec le maintien des missions permanentes d'action de l'Etat en mer (mobilisant à elles seules un quart des moyens), la Marine nationale rencontre des difficultés pour satisfaire les attentes des armateurs. Composant déjà avec un potentiel humain limité et le respect d'un budget restreint imposé au Ministère de la Défense, la Marine nationale fait face de surcroît à des impératifs opérationnels complexes (délais et logistique) rendant parfois incompatible le déploiement d'une EPE au moment de la demande de l'armateur.

### **§2 : Coût et responsabilité et des Equipes de Protection Embarquées**

**61. Le coût des EPE.** – La sécurité étant une mission régaliennne, l'Etat français ne demande pas de contrepartie financière à la mise à disposition de l'EPE. Une prise en charge *a minima* est tout de même prévue et le coût représenté par une EPE pour un armateur se limite au paiement du surplus de la solde de base des militaires - ceci correspondant à la rémunération en opération extérieure (OPEX) versée aux soldats servant hors métropole – à la prime de risque et au transport des militaires ainsi que leurs armes et matériels. L'armateur doit naturellement fournir l'hébergement à bord et la nourriture. Au final, cela représente un coût moyen évalué entre 2 000€ et 3 000€ par jour<sup>122</sup>, ce qui est inférieur au montant facturé pour les prestations d'une ESSD, dépassant facilement 4 000€ par jour. En revanche l'engagement continu des EPE représente pour la Marine nationale un investissement financier et humain important.

---

<sup>120</sup> L'opération a mobilisé le groupe aéronaval au complet et à l'issue de l'intervention, la Marine nationale aura fait se relayer près des côtes libyennes 27 navires de surface et 3 sous-marins nucléaires d'attaques, déploiement qui est sans précédent depuis la crise du Canal de Suez de 1956.

<sup>121</sup> Opération « *Liberté Immuable* » en français dans laquelle la Marine nationale est impliquée au côté de l'OTAN au sein de la *Task Force 150*, force navale engagée dans la lutte contre le terrorisme.

<sup>122</sup> <http://www.senat.fr/rap/r11-499/r11-4999.html>

**62. La responsabilité en cas d'incident causé par une EPE.** - Les EPE sont composées de militaires de carrière et l'Etat engage donc naturellement sa responsabilité « en cas de bavure ». Sur ce point, il nous est permis de relater un incident frappant qui s'est produit en février 2012. Alors qu'ils assuraient la protection d'un navire, deux militaires italiens d'une EPE sont suspectés d'avoir été les auteurs des tirs ayant mortellement touché deux pêcheurs indiens ; ils ont été inculpés pour meurtre<sup>123</sup> et incarcérés dans l'attente du leur jugement. S'ils sont reconnus coupables, ils encourent une peine de réclusion criminelle à perpétuité. La situation a fait l'objet d'une grande controverse et a provoqué une « *importante crise diplomatique entre Rome et New Delhi* » à tel point que l'ambassadeur italien aurait été rappelé<sup>124</sup>.

## **Section 2 : Le traitement opérationnel de la piraterie par la Marine nationale**

Lorsqu'il s'agit d'arraisonner des navires suspects et de neutraliser son équipage (§1), la Marine nationale (comme les autres marines de guerre) a « *systématiquement recours aux forces spéciales (§2) qui, dans la phase ultime de l'approche, sont celles qui établissent le contact avec une prise de risques loin d'être anodine* »<sup>125</sup>.

### **§1 : La neutralisation des pirates par les équipes de visite**

**63. Moyens mis en œuvre.** - Navires de guerre, ETRACO et commandos, aéronefs militaires, projection et le pré-positionnement des forces françaises dans le périmètre des zones maritimes à risque sont des réponses françaises efficaces.

---

<sup>123</sup> Incident rapporté par Mer et Marine le 22 mai 2012. Article accessible à partir de l'adresse <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=119668>.

<sup>124</sup> *Ibid.*

<sup>125</sup> LE PAUTREMAT (P.), « *Forces spéciales contre piraterie : entre dissuasion et coercition* », Sécurité Globale, dossier « Combattre la piraterie maritime », éditions Choiseul, p.50, 2009.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

Les opérations de lutte contre la piraterie maritime mobilisent de nombreux moyens militaires. Afin de détecter et classifier les menaces, il est nécessaire de repérer les embarcations suspectes par l'intermédiaire de différents senseurs interconnectés entre les bâtiments et les aéronefs, les renseignements étant renvoyés aux états-majors. Navires de guerre, avions (voire drones) et hélicoptères patrouillent et conduisent cette surveillance de la zone à risque. Typiquement, le bâtiment de guerre dispose d'un hélicoptère lui permettant de couvrir un grand rayon d'action et de confirmer visuellement les cibles affichées sur les écrans du Central Opération<sup>126</sup> (CO). Sur les navires de la Marine nationale sont embarqués une ou plusieurs équipes de visites, composées généralement de forces spéciales, pour arraisonner les pirates par le biais de leurs ETRACO<sup>127</sup>.

Pour couvrir efficacement l'immensité de la zone de piraterie, les marines devraient disposer de 90 à 100 navires de guerre équipés chacun d'hélicoptère(s), soit quatre fois plus que l'effectif actuel déployé.

**64. Les navires de guerre engagés.** - Compte tenu de l'ampleur des zones à couvrir, la lutte contre la piraterie maritime suppose que seuls les bâtiments de guerre les plus durables soient affectés à cette mission. La Marine française a recours aux frégates ASM (lutte Anti Sous-Marine), aux FLF (frégates légères furtives), et aux FL (frégates légères) et sans doute bientôt aux nouvelles FREMM (frégates multi-missions) de classe Aquitaine. Les navires déployés dans l'Océan Indien dans le cadre de « l'opération Atalante » ou dans le Golfe de Guinée dans le cadre de la « mission Corymbe » doivent réunir plusieurs caractéristiques. On observe que sont envoyées sur zone des frégates à vocation majoritairement océanique, disposant d'une autonomie suffisante pour être projetées durant une période réellement significative, emportant hélicoptère et ETRACO. D'aucuns pourront regretter que des bâtiments réunissant un véritable concentré de technologies sophistiquées soient employés pour lutter contre de simples boutres ou skiffs armés par des pirates enguenillés, ivres de

---

<sup>126</sup> Le Central Opération est le « système nerveux » du bâtiment où l'ensemble des informations recueillies par les senseurs sont traitées.

<sup>127</sup> ETRACO : Embarcation de transport rapide pour commandos. Semi-rigide de type *Hurricane* conçu par la société ZODIAC atteignant 45 nœuds et ayant une autonomie d'environ 100 nautiques.

khat. Nous pensons en revanche que ces moyens sont adaptés pour mieux se mesurer aux bateaux-mères aux dimensions de petits cargos écumant la haute mer.

**65. Les aéronefs militaires.** - Les *Breguet Atlantic 2* de la Marine nationale (« *ATL2* » dans le jargon militaire) augmentent significativement la couverture des espaces maritimes grâce à leurs senseurs perfectionnés. Ces aéronefs, déployés à partir de la base de Djibouti, avec parfois le soutien aérien d'*AWACS E3F* ou de *Falcon 50M*, sont spécialement conçus pour la surveillance maritime et disposent d'une grande autonomie de vol (une douzaine d'heures). Ils sont les plus à même d'identifier efficacement les embarcations pirates.

Les hélicoptères embarqués permettent un soutien rapide au navire piraté. L'efficacité de l'intervention de l'hélicoptère dépend de la rapidité de son transport au-dessus du navire en détresse. La rapidité du décollage de l'appareil est fonction de son niveau d'alerte en passerelle aviation<sup>128</sup>.

Toutefois, Jean-Jacques CECILE relate dans son ouvrage *Pirates en eaux Somaliennes*<sup>129</sup>, que le risque de destruction par les pirates d'un hélicoptère conduisant une investigation est une probabilité à prendre au sérieux.

**66. Les équipes de visites.** - Constituée d'une poignée de commandos et fusiliers marins, les équipes de visites se chargent du contrôle du navire suspecté de commettre des actes de piraterie. Souvent appuyés par la frégate et/ou son hélicoptère, ces personnels constituent le pilier de la réponse aux attaques asymétriques. Le Vice-amiral Christophe PRAZUCK, qui commande depuis 2010 la force des fusiliers-marins et commandos, révèle que l'effectif des commandos est d'environ quatre-cent militaires<sup>130</sup>. Le « patron » ALFUSCO confesse que « *jamais les fusiliers marins et les commandos n'ont été plus employés qu'aujourd'hui* »<sup>131</sup>. Ces unités, parmi les plus

---

<sup>128</sup> La passerelle aviation, généralement située au-dessus du hangar des frégates militaires, se distingue de la passerelle de navigation.

<sup>129</sup> CECILE (J.-J.), « *Pirates en eaux somaliennes* », *Des missiles antiaériens entre les mains des pirates ?*, éditions du nouveau monde, p.143-152, 2010.

<sup>130</sup> Interview réalisée par Caroline BRITZ, « *Christophe PRAZUCK, commandant des fusiliers-marins et commandos* », Mer et Marine, 13 juillet 2012, <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=120169>.

<sup>131</sup> *Ibid.*

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

exigeantes de la Marine nationale, sont amenées à contrôler les navires suspectés conformément aux dispositions de la CMB transposées dans La loi du 5 janvier 2011.

**67. La neutralisation des pirates** – En complétant le cadre de l'action de l'Etat en mer, la Loi du 5 janvier 2011 donne compétence au commandant du bâtiment militaire de « *procéder à des mesures de contrôle et de coercition afin de lutter contre la piraterie* <sup>132</sup> ». Ainsi, s'il existe des « motifs raisonnables de soupçonner » qu'un acte de piraterie a été commis, se commet ou se prépare à être commis, l'équipe de visite pourra procéder manu militari à l'inspection du navire et au contrôle des documents du bord. Lors de l'interception d'un navire suspect par les marines militaires, la consigne est de conduire l'arrestation des individus et puis confisquer et détruire les moyens à bord servant à l'activité de piraterie (armes, grappins, échelles, etc.). De cette manière, les candidats à la piraterie sont mis dans l'incapacité d'attaquer les navires et n'ont d'autre choix que de retourner à terre. Le 7 avril 2012, après que l'équipe de visite ait neutralisé un groupe de pirates à 600 km au large de la Somalie, le commandant de la FLF *Aconit* a ordonné la destruction d'une baleinière <sup>133</sup> (servant de support logistique) ainsi que son skiff remorqué. Privés de leur arsenal, les huit pirates interpellés ont été relâchés sur les côtes somaliennes <sup>134</sup>.

### **§2 : Les opérations des forces spéciales dans la délivrance des marins otages**

**68. Les opérations commandos.** - La légende construite autour des commandos de marine n'est pas usurpée. On peut se souvenir d'avoir entendu cet officier supérieur qui rappelait à tous les volontaires au Stage Commando (STAC) « *qu'on ne devient pas commando marine par hasard* » en rajoutant « *qu'il n'y a pas de place pour les*

---

<sup>132</sup> MM. PEYRONNET (J.-C.) et TRUCY (F.), « *Rapport au nom de la commission sénatoriale pour le contrôle de l'application de la loi du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer* », n°499, Sénat, p.13, avril 2012.

<sup>133</sup> Après avoir obtenu l'autorisation du Procureur de la République.

<sup>134</sup> <http://www.defense.gouv.fr/operations/piraterie/actualites/piraterie-un-nouveau-groupe-de-pirates-neutralise-par-l-aconit>



## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

*faibles au sein des forces spéciales* »<sup>135</sup>. Bon nombre de ces hommes quittant les rangs de la Royale se reconvertissent dans le civil, à l'exemple de « Marius »<sup>136</sup> ou de Stéphane PAPILLON<sup>137</sup> et bien d'autres, dans des professions qui se rapportent peu ou prou avec les compétences acquises lors de leur vie de militaire d'active. La protection des ressortissants français, le renseignement et la lutte contre le terrorisme font partie de leurs missions « traditionnelles ».

En 2008, à quelques mois d'intervalle, le *Ponant* (4 avril) et le *Carré d'As* (2 septembre) ont été arraisonné et détournés par des pirates somaliens. Aguerri aux assauts en mer, à l'extraction de ressortissants et aux combats en milieux clos, les forces spéciales françaises se sont brillamment illustrées dans la récupération des otages. Dans l'affaire du *Ponant*, on se souvient tous des conditions spectaculaires dans lesquelles l'assaut hélicoptéré conduit par le GIGN et les commandos marine a permis l'arrestation de six pirates au dessus du territoire somalien<sup>138</sup>. Dans celle du *Carré d'As*, on se remémore comment le couple DELANNE a été libéré à l'issue d'une opération des commandos marine menée avec brio.

L'intervention menée de « vive force » par les commandos marine le 10 avril 2009 sur le *Tanit*, suite à l'impasse des négociations, a tragiquement coûté la vie à l'un des cinq ressortissants français : le skipper du voilier, Florent LEMAÇON.

C'est à partir du Centre de Planification et de Conduite des Opérations (CPCO), bunker de gestion de crise et de veille stratégique, mis à disposition depuis 2004 au sein de l'Etat-major des Armées, que sont coordonnées toutes les opérations spéciales.

Ne serait-il pas envisageable d'encadrer légalement une coopération public-privé *ad-hoc* afin de protéger les navires en haute mer ? De manière plus ambitieuse, ne

---

<sup>135</sup> Envoyé Spécial, « *L'école des commandos* », France 2, 2005.

<sup>136</sup> Sobriquet célèbre donné au premier maître Alain ALIVON qui a fait une carrière d'une exceptionnelle longévité au sein du commando DE MONFORT et qui s'est retiré après avoir été instructeur commando à Lorient. Il s'est reconverti dans le civil en exerçant les fonctions d'ASIP (agent de sûreté des installations portuaires) au GPMM depuis 2006, et a également eu l'occasion de jouer son propre rôle au cinéma dans *Forces spéciales*, un film de Stéphane RYBOJAD sorti en 2011.

<sup>137</sup> Ancien commando de marine qui fut responsable sûreté sur les navires de croisière et qui sert aujourd'hui en qualité de consultant en sûreté maritime chez GALLICE SECURITY.

<sup>138</sup> À l'issue du procès du *Ponant*, la Cour d'assises de Paris a, le 14 juin 2012, rendu son verdict en prononçant deux acquittements et quatre peines allant de 4 à 10 années d'emprisonnement.

*La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

pourrait-on pas étendre la reconnaissance de la qualification de mission de service public et d'une délégation de souveraineté aux sociétés de protection privée ?

## **TROISIEME PARTIE**

### **Le recours des armateurs à la protection privée**

Comme le suggère M. Georges-Henri BRICET DES VALLONS<sup>139</sup>, on peut, face à la résurrection la menace pirate à l'échelle planétaire, s'interroger « *sur la possibilité de voir renaître ce bras fantôme de la souveraineté française que fut longtemps la flibusterie* ». Afin de permettre aux forces des marines étatiques de se concentrer sur leur cœur de métier et d'offrir aux armateurs un outil souple et proactif de protection, la présence de gardes armés privés apparaît être une solution commode (chapitre 1) qui se révèle cependant loin d'être anodine sur le plan juridique (chapitre 2).

#### **Chapitre 1 : La présence de gardes armés privés, un choix pragmatique ?**

L'urgence d'un recours à la protection privée s'impose pour plusieurs raisons. D'une part, l'Etat n'a plus les moyens de mener seul ses prérogatives régaliennes de sécurité. La RGPP (Révision Générale des Politiques Publiques) impose des réductions budgétaires drastiques qui n'épargnent malheureusement pas le Ministère de la Défense. De ce fait, les besoins d'externalisation se révèlent indispensables, notamment pour les missions extérieures qui sont les plus coûteuses et parmi elles, les opérations navales. D'autre part, nous avons vu que les problèmes insolubles d'effectifs, de logistique et de délais pesant sur la Marine nationale laissent la porte ouverte à un empiétement sur des missions traditionnellement régaliennes (section 1) et obligent les armateurs à trouver des solutions alternatives réalistes et pragmatiques

---

<sup>139</sup> Doctorant en science politique, diplômé de l'IEP de Paris et responsable du groupe de réflexion SMP de l'Institut prospective et sécurité en Europe. Se référer à son article intitulé « *Néocorsaires contre néopirates : privatiser la sécurité maritime dans le Golfe d'Aden* », Sécurité Globale n°7, éditions Choiseul, p77-87, 2009.

aux EPE (section 2) afin de contrecarrer dans l'urgence la radicalisation des attaques pirates.

### **Section 1 : Un empiètement sur le pouvoir régalien**

L'Histoire nous renseigne que jusqu'à une période récente, les navires de commerce étaient contraints de porter des canons pour se défendre. Le contexte n'est évidemment aujourd'hui plus le même et les choses ont heureusement changé, en particulier avec l'appui du Droit international de la mer qui donne aux navires de guerre l'exclusivité de l'emploi de la force en mer. Depuis que les armements ont compris les avantages qu'ils pouvaient tirer à faire naviguer leurs flottes sous pavillon de complaisance, le principe du « monopole de la violence légitime »<sup>140</sup> des Etats en mer pourrait sembler tomber en désuétude.

#### **§1 : La multiplicité de positions des Etats du pavillon sur la question**

**69. Une réglementation non homogène.** - Faute d'une réglementation internationale uniforme sur la question de l'emploi de gardes privés armés, « *les pays agissent et décident en ordre dispersé*<sup>141</sup> ». En Europe, la Belgique, la Grande Bretagne, le Danemark, l'Espagne, Norvège et l'Italie ont autorisé la présence d'agents de sécurité privés et d'armes de guerre sur les navires battant leur pavillon. L'emploi d'armes létales par des acteurs privés est un sujet éminemment controversé. Le parallèle est très souvent évoqué entre les sociétés privées de protection maritime et les sociétés de convoyage de fonds qui ont été jadis confrontées aux mêmes débats. En effet, à

---

<sup>140</sup> WEBER (M.), « *Le savant et le politique* », 1959.

<sup>141</sup> MOUTOT (M.), « *Au large de la Somalie, gardes armés contre pirates* », L'antenne n°18626, 31 janvier 2012.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

l'époque, la police a ouvertement critiqué le transfert de l'une de leurs missions régaliennes vers ces sociétés privées.

Des réflexions au sein des instances européennes sont en cours afin d'harmonier *a minima* le secteur de la protection privée.

### **§2 : La menace de « mercenarisation » des mers**

**70. Définition du mercenaire.** – C'est l'article 47 du premier protocole additionnel aux Conventions de Genève de 1949 qui fournit la définition la plus largement acceptée internationalement du mercenaire : « (1) *Un mercenaire n'a pas droit au statut de combattant ou de prisonnier de guerre.* (2) *Le terme «mercenaire» s'entend de toute personne : qui est spécialement recrutée dans le pays ou à l'étranger pour combattre dans un conflit armé ; qui en fait prend une part directe aux hostilités ; qui prend part aux hostilités essentiellement en vue d'obtenir un avantage personnel et à laquelle est effectivement promise, par une Partie au conflit ou en son nom, une rémunération matérielle nettement supérieure à celle qui est promise ou payée à des combattants ayant un rang et une fonction analogues dans les forces armées de cette Partie ; qui n'est ni ressortissant d'une Partie au conflit, ni résident du territoire contrôlé par une Partie au conflit ; qui n'est pas membre des forces armées d'une Partie au conflit ; et qui n'a pas été envoyée par un État autre qu'une Partie au conflit en mission officielle en tant que membre des forces armées dudit État.*<sup>142</sup>»

Le caractère cumulatif de ces six critères du Droit International Humanitaire donne à cette définition, reprise par la loi française de 2003 sur le mercenariat, un aspect largement théorique.

**71. Les dérives de la profession.** - Le créneau de la sûreté fait preuve d'une croissance fulgurante et une multitude de nouvelles sociétés de toutes nationalités sont apparues à côté des « poids lourds » des SMP (les américaines ACADEMI et PISTRIS, l'anglaise G4S). Il faut bien reconnaître que des dérives retentissantes ont été observées au sein

---

<sup>142</sup> <http://www.icrc.org/dih.nsf/WebART/470-750057?OpenDocument>

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

de certaines de ces milices privées, notamment la société d'Erik PRINCE<sup>143</sup> anciennement dénommée BLACKWATER, ayant bénéficié de nombreux contrats juteux de la part du Département d'Etat américain. « *L'armée privée la plus puissante du monde*<sup>144</sup> » a fait couler beaucoup d'encre avec ses interventions de combat très controversées en Irak (17 civils tués lors d'une fusillade le 16 septembre 2007) et en Afghanistan<sup>145</sup>. Outre les accusations d'ouvrir le feu sans état de légitime défense, on lui reproche d'avoir profité d'une immunité quasi-totale à l'inverse des soldats de l'armée régulière américaine qui répondent de leurs actes au regard des règlements militaires. Nous pouvons penser que la défiance des armateurs français à l'encontre des SMP n'est pas étrangère à leur passé sulfureux.

Les députés MENARD et VIOLLET adoptent un ton plus rassurant en soulignant qu'il « *n'y a rien de commun entre les prestations d'ingénierie (proposées par les sociétés françaises) et l'action jadis de Bob Denard*<sup>146</sup> *et ses associés* ».

**72. Eaux internationales, zones de non droit ?** - Par définition, les eaux internationales sont des espaces de non souveraineté et on peut craindre que l'absence de contrôle effectif des Etats du pavillon concernant l'usage des armes par les gardes privés embarqués sur des navires marchands, soit sources d'aléas sérieux quant à la survenance d'éventuelles bavures. Officiellement, il n'existe pas de preuve que des pirates aient été abattus à partir de navires battant le pavillon tricolore et il est matériellement impossible de mener des constatations judiciaires étayant le contraire, la mer effaçant très rapidement la moindre preuve. Cette « carte blanche » laissée aux ESSP, opérant en haute mer sans aucun contrôle, pose problème et seule une « labellisation » administrative des sociétés après un audit approfondit permettrait d'apaiser les inquiétudes.

---

<sup>143</sup> Le milliardaire Erik PRINCE est héritier d'une famille d'industriels du Michigan, chrétien fondamentalisme, conservateur et fidèle soutien au parti républicain est un ancien soldat d'élite des *Navy SEALs*.

<sup>144</sup> Expression empruntée à l'essai du journaliste Jeremy SCAHILL, « *Blackwater: The Rise of the World's Most Powerful Mercenary Army* », 2007

<sup>145</sup> Lire l'article paru dans Rue89, « *Blackwater, superarmée privée : 23000 hommes dans 10 pays* », accessible à l'adresse : <http://www.rue89.com/2009/09/04/blackwater-superarmee-privee-23-000-hommes-dans-10-pays>.

<sup>146</sup> Robert DENARD de son état civil, célèbre mercenaire français se définissant « *corsaire de la République* » qui est intervenu sur tous les continents, et particulièrement en Afrique durant la guerre froide.

**Section 2 : La nécessité d'une réponse immédiate et efficace aux marins**

**§1 : La position délicate des armateurs**

**73. L'évolution du point de vue des armateurs français.** - Les armateurs français ont assez martelé par le passé que la sécurité des navires immatriculés dans l'Hexagone est de la responsabilité de l'Etat et que la protection de la Marine nationale est un avantage précieux faisant tout l'attrait du pavillon tricolore. La marine marchande estime en effet que le droit d'être protégé par les marins d'Etat est la contrepartie du coût de la taxe de francisation.

Face à la dangerosité croissante que représente la navigation des bâtiments civils dans les zones à risques et à l'explosion du montant des rançons, la position d'Armateurs de France a évolué pour revendiquer aujourd'hui la possibilité d'avoir accès à la protection privée. Bien entendu, l'organisation préférerait l'embarquement des soldats de la Marine nationale<sup>147</sup>. Comme nous l'avons étudié précédemment, il arrive malheureusement que les EPE de la Marine nationale soient indisponibles ou ne puissent répondre rapidement aux attentes des armateurs. Ces derniers étant captifs de leurs trafics, cette situation bloquante ne doit pas condamner les navires à ne plus prendre la mer. Dès lors, la solution des ESSD est une alternative souple et intéressante répondant efficacement à l'exigence de protection des marins de commerce. Changeant de position sous la pression, semble-t-il, de la CMA-CGM<sup>148</sup> (son principal adhérent), Armateurs de France milite dorénavant en faveur du recours à des personnels accrédités de protection privée issus de sociétés labellisées par l'Etat.

---

<sup>147</sup> Se référer aux explications de Monsieur Patrick RONDEAU, expert en sûreté maritime chez Armateurs de France, recueillies dans les ressources du site <http://www.armateursdefrance.org>.

<sup>148</sup> Pour le troisième armateur mondial de transport conteneurisé, la protection des *feeders* ravitaillant la côte Est-africaine est problématique : leur taille et leur vitesse ne les mettent pas à l'abri des assauts pirates et, battant pavillon étranger, ils ne sont pas éligibles à la protection des EPE. Nécessité fait loi : le général SAQUI DE SANNES, conseiller sûreté de la CMA-CGM, reconnaît le recours par le groupe des services de sociétés privées. À titre d'illustration, la filiale DELMAS fait appel à une SMP de Droit britannique composé à 80% de français pour protéger la ligne Tanzanie-Madagascar.

**74. La responsabilité de l'armateur quant à la sécurité de ses marins.** - Comme tout employeur, l'armateur est tenu à une obligation de sécurité de résultat envers ses marins. Il doit donc veiller à adopter et mettre en œuvre toutes « *les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs*<sup>149</sup> ». Il engage sa responsabilité civile en exposant délibérément ses salariés à un danger. Dans l'hypothèse de blessures, de décès et/ou de la reconnaissance de faute particulière d'imprudence ou de négligence, l'armateur pourrait être poursuivi pour homicide et/ou blessures involontaires par le juge pénal se fondant sur la « jurisprudence Karachi ».

Cet attentat survenu le 8 mai 2002 au Pakistan avait coûté la vie aux onze collaborateurs français de DCNS. Le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale (TASS) de la Manche a jugé le 15 janvier 2004 que l'attentat présentait des caractéristiques d'accident du travail qui n'avait été rendu possible uniquement par la faute inexcusable de l'employeur n'ayant pas pris les mesures appropriées pour assurer la sécurité de ses salariés<sup>150</sup>. Or, dans tous les domaines, l'obligation de sécurité pesant sur l'employeur, consacrée à l'article L 230-2 du Code du travail, impose « *la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés* » pour assurer la sécurité et protéger la santé et ne cesse d'être réaffirmée par les tribunaux<sup>151</sup>.

Il convient de rappeler que lorsque la qualification de faute inexcusable est retenue<sup>152</sup>, l'employeur doit indemniser en totalité le préjudice de son salarié. Le chef d'entreprise doit donc prendre la mesure des risques (prises d'otages, attentats) qu'il fait courir à ses salariés envoyés en zones sensibles et des montants considérables qu'il pourrait

---

<sup>149</sup> GALLAIS BOUCHET (A.) et GUIZIOU (F.), « *Piraterie : Perturbation de l'économie mondiale ?* », Note de synthèse n° 128, ISEMAR, octobre 2010.

<sup>150</sup> <http://affaires-internationales.blogspot.fr/2011/07/laffaire-karachi-et-ses-consequences-en.html>

<sup>151</sup> En ce sens, voir *Cass. Soc.*, 5 mars 2008, n°06-45.888 : *bull.civ.* 2008, V, n°46 : « *l'employeur est tenu, à l'égard de son personnel, d'une obligation de sécurité de résultat qui lui impose de prendre des mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs* » ; se reporter également à l'arrêt rendu par la CA Rennes, ch. sécurité sociale, 24 oct. 2007, *Bogatstaia épouse Donnart c/ Sté Technopro.*

<sup>152</sup> Dans le cadre de l'attentat terroriste de Karachi, les critères établissant la faute inexcusable de l'employeur sont la connaissance et la conscience du danger qu'il avait ou aurait du avoir ainsi que l'absence de mesures suffisamment effectives prises par ce dernier pour assurer la sécurité des salariés et les préserver du danger.



## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

être amené à verser en cas d'incident ou de condamnation. Au-delà de la reconnaissance de la faute inexcusable dans les prétoires civils, le juge pénal pourra rechercher la responsabilité pénale de la personne morale employant le marin s'il parvient à démontrer une « *faute d'imprudence, de négligence ou un manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement* »<sup>153</sup>. Ainsi, en matière d'atteinte involontaire, le défaut de sécurité sera un fondement permettant de justifier des poursuites pénales, « *notamment en cas d'exposition directe et immédiate d'un salarié à un risque de mort ou de blessures graves* »<sup>154</sup>, et le chef d'entreprise pourrait être poursuivi du chef d'homicide ou blessures involontaires, ou le cas échéant, de mise en danger de la vie d'autrui.

Les praticiens recommandent à l'employeur de prendre toutes les précautions (y compris probatoires) face au risque de mise en cause de sa responsabilité pour manquement à son obligation de sécurité de résultat<sup>155</sup>. Avertis du risque, les armateurs doivent donc mettre en place des mesures de sécurité adéquates et s'assurer de l'effectivité de leur mise en œuvre.

**75. Le risque d'escalade de la violence.** - Les détracteurs du recours aux gardes armés privés avancent que leur emploi ne ferait qu'empirer les choses et intensifierait la violence des pirates. Les responsables sûreté ne sont pas de cet avis et arguent que « *tous les récits d'attaque démontrent qu'une riposte légitime et proportionnée des équipes de sécurité embarquées amène les assaillants à se retirer* »<sup>156</sup>.

Au demeurant, nous pensons que le durcissement de la violence des pirates s'est accentué à partir du moment où ils se sont aperçus que leurs brutalités accélèrent le versement des rançons tout en en majorant le montant. Cette agressivité s'est accrue également dès lors que des contacts meurtriers avec les bâtiments de combat étrangers patrouillant dans la région ont été enregistrés.

---

<sup>153</sup> Article 121-3 du Code pénal

<sup>154</sup> Me DALMASSO (T.) et Me DUFIEF (V.), Etude « *Sécurité, expatriation et libertés individuelles : quel cadre juridique ?* », La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 50, 11 décembre 2008.

<sup>155</sup> *Ibid.*

<sup>156</sup> *Loc cit. supra* n°158

**76. Un dilemme insoluble.** - « *Les armateurs français sont face à un dilemme* » a rappelé avec regret le nouveau président d'Armateurs de France, Monsieur Raymond VIDIL, lors de la session annuelle Info Droit de l'IMTM le 18 juin 2012. Actuellement, les armateurs français font le choix de dépavillonner leur navire du RIF<sup>157</sup> afin de permettre le libre embarquement de gardes armés, ces derniers étant majoritairement issus de sociétés d'origine anglo-saxonne. Les armateurs craignent également de voir la Marine nationale se désintéresser du problème de la piraterie en cas de réponse exclusivement privée dans la protection des navires.

## **§2 : La variété des services proposés par les sociétés militaires privées**

**77. L'escorte par des navires militarisés.** – C'est une alternative coûteuse mais intéressante pour les armateurs ou les pavillons qui refusent l'emploi de personnels armés à bord des navires. À ce titre, GALLICE, une société française de sécurité privée a positionné à Madagascar une ancienne vedette des douanes reconvertie en navire d'escorte et immatriculé au Panama, en charge d'assurer une protection armée des navires de commerce dans la zone. À la différence d'un « *certain nombre de concurrents anglo-saxons* » qui « *proposent ce type de services* » en utilisant « *d'anciens remorqueurs qui n'avancent qu'à 8 nœuds et handicapent considérablement leur client* »<sup>158</sup>, l'entreprise française a souhaité tenir compte des contraintes de temps des armateurs en proposant un vedette d'accompagnement pouvant naviguer à 24 nœuds et disposant d'une autonomie confortable. Toutefois, afin d'assurer une étanchéité optimale dans la protection, GALLICE recommande d'avoir des hommes à bord du navire de commerce à protéger. Ce choix de l'armateur s'expliquerait par la nécessité de coordonner efficacement le navire avec son escorte et surtout de « *pouvoir protéger le bord non couvert par la vedette en cas d'assaut par plusieurs embarcations* »<sup>159</sup>.

---

<sup>157</sup> Au 1<sup>er</sup> janvier 2012, la flotte de commerce française comptait 212 navires de plus de 100 UMS (*Universal Measurement System*).

<sup>158</sup> Propos de Stéphane PAPILLON recueillis par Bertrand DE LESQUEN, « *Des privés français contre les pirates* », *Marine & Océans*, n°231, p.58–p61, Avril-Mai-Juin 2011.

<sup>159</sup> *Ibid.*

D'autres sociétés spécialisées dans la sécurité maritime disposent de navires au tonnage respectable. PISTRIS a acheté un ancien bâtiment de l'*US Navy* et l'a converti en bâtiment d'intervention, de même qu'ACADEMI (l'ex-BLACKWATER) a fait l'acquisition en 2006 du *McArthur*<sup>160</sup> auprès de l'*U.S. National Geodetic Survey* et l'a reconverti pour des missions d'escorte des navires de commerce.

**78. La présence de personnels non armés.** - De nombreuses compagnies de sécurité privées proposent également du personnel non armé, à l'image du géant britannique G4S qui assure la surveillance de 40 traversées par mois<sup>161</sup>.

**79. Les contraintes des ESSD.** - Le respect des exigences légales ou réglementaires quant à l'armement, les questions d'assurance, le transport des personnels et leurs matériels occasionne d'énormes contraintes opérationnelles. Pour avoir une idée des impératifs requis, on peut se pencher sur l'armement embarqué par les équipes. Les commandos rapportent que l'idéal est de pouvoir disposer d'armes à feu propres à traiter spécifiquement la menace de loin comme près<sup>162</sup>. Pour les tirs de sommation à longue distance, les fusils de précision doivent être privilégiés, tandis que pour les tirs à moyenne distance, les mitrailleuses et autres fusils automatiques achèvent de dissuader l'approche du navire. Enfin, en dernier recours, pour les courtes et très courtes distances, les fusils à pompe sont des armes appréciées pour lutter contre les abordages. L'éventail de l'attirail de matériel et munition de guerre nécessaire pour contrer les attaques pose naturellement des questions quant aux conditions de leur acheminement à bord mais aussi quant à la sécurisation de leur conditionnement<sup>163</sup>. Aussi, lorsque le navire transite dans les eaux territoriales étrangères, il est essentiel de respecter les lois particulières de l'Etat côtier en matière d'armes à feu, ceci impliquant, préalablement au voyage, un renseignement précis des législations en

---

<sup>160</sup> Cf : Annexe III

<sup>161</sup> [http://www.stw.fr/forumstw/quest\\_answers.cfm?quest\\_id=27154&topic\\_id=68&st\\_row=1](http://www.stw.fr/forumstw/quest_answers.cfm?quest_id=27154&topic_id=68&st_row=1)

<sup>162</sup> *Loc. cit. supra* n°158

<sup>163</sup> Les armes à feu doivent être entreposées dans un coffre à bord en dehors de la traversée des zones à risques. Il est souvent prévu de prendre possession de l'armement juste avant d'entrer en zone dangereuse et de débarquer les équipements à terre à l'issue. Par ailleurs, un registre des armes et des munitions embarquées devra être tenu à jour et pourra être communiqué à la demande de l'armateur.

vigueur. Une protection armée d'un navire suppose l'intervention de quatre gardes minimum afin d'assurer une relève efficace de la veille 24h sur 24h<sup>164</sup>.

Les exigences des actions passent-elles avant les préoccupations de la théorie ?

## **Chapitre 2 : Les enjeux juridiques de ce choix**

### **Section 1 : Un cadre juridique imparfait dans l'ordre interne**

#### **§1 : La législation existante**

**80. Un cadre législatif français fragile** - À l'exception du mercenariat, la législation actuelle n'interdit pas *stricto sensu* la constitution d'une SMP et beaucoup pointent du doigt le relatif silence du Droit français. En réalité, seules les activités des SSP sont rigoureusement encadrées au travers la Loi n°83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de sécurité. Les prestations des SSP<sup>165</sup> portent sur trois grands domaines : le gardiennage de biens meubles ou immeubles, le transport de fonds et la protection de l'intégrité physique des personnes.

Aussi, la Loi n°2003-340 du 14 avril 2003 relative à la répression de l'activité mercenaire (dite « Loi sur le mercenariat ») s'appuie explicitement sur l'article 47 du premier protocole additionnel aux conventions de Genève (cf : *supra* n°70) relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux. Insérés dans le sixième chapitre, titre III du livre IV du Code pénal, les articles 436-1 et suivants régissent le régime de la répression de la participation à l'activité mercenaire et prévoient de lourdes peines : cinq années d'emprisonnement, 75 000 euros d'amende, interdiction des droits civiques, voire de séjour. Ces articles nous semblent essentiellement

---

<sup>164</sup> Se référer aux propos de Jean-Louis LEOPOLD, directeur du département sécurité maritime de GEOS, recueillis *loc.cit. supra* n°74.

<sup>165</sup> L'ensemble des activités décrites sont conditionnées à l'obtention d'un agrément préfectoral.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

symboliques et reflètent l'esprit d'une Loi visant à condamner clairement l'activité de mercenariat en « *adressant un message d'exemplarité à la communauté internationale*<sup>166</sup> ».

La Loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer a permis à la France de se doter d'un cadre juridique clair de répression. Transposant dans le droit positif français les dispositions de la Convention de Montego Bay, elle donne compétence aux forces françaises de constater les infractions et d'appréhender n'importe quel pirate ou brigand des mers, y compris dans les eaux territoriales d'un Etat, à la condition toutefois que le Droit international l'autorise. La loi du 5 janvier 2011 a mis en place un régime *sui generis* de rétention des personnes appréhendées « *conciliant les nécessités opérationnelles et les droits et libertés des personnes et de répondre ainsi aux exigences de la Cour européenne des droits de l'homme*<sup>167</sup> ».

Un « *doit de poursuite inverse* » - fondé sur les résolutions 1814, 1816 et 1846 du Conseil de sécurité des Nations Unies - a été reconnu par la jurisprudence française à l'issue de l'affaire du *Carré d'As* lorsque l'infraction est commise en haute mer mais que l'appréhension des pirates se fait dans les eaux territoriales somaliennes.

Si la réalité de la menace n'attend pas l'évolution du Droit, nous nous permettons de souligner que la Convention de Montego Bay interdit l'emploi de la force militaire par des employés non-gouvernementaux. Une refonte du Droit de la mer est-elle envisageable en délimitant l'emport d'armement létal et en fixant des règles d'engagement des personnels de sécurité privés ?

### **§2 : Les propositions politiques**

---

<sup>166</sup> MM. MENARD (C.) et VIOLLET (J.-C.), « *Rapport d'information déposé par la Commission de la défense nationale et des forces armées sur les sociétés militaires privées* », n°4350, Assemblée nationale, p.31, février 2012.

<sup>167</sup> MM. PEYRONNET (J.-C.) et TRUCY (F.), « *Rapport au nom de la commission sénatoriale pour le contrôle de l'application de la loi du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer* », n°499, Sénat, p.6, avril 2012.

**81. Un rapport parlementaire exhortant à légiférer.** - En mettant en évidence la faiblesse de l'offre française dans le secteur des ESSD vis-à-vis du grand nombre de sociétés anglo-saxonnes en présence, les députés MENARD et VIOLLET affirment dans leur rapport que le marché français, s'il était soutenu politiquement avec une définition précise des activités autorisées par la loi, pourrait permettre le développement d'une filière viable économiquement et intéressante stratégiquement. « *Près de 1500 sociétés militaires privées sont actives à travers le monde* » pour un chiffre d'affaire global qui avoisinerait les 200 milliards de dollars par an (toutes branches confondues), soulignent-ils. La France aurait tout intérêt à encourager le développement des sociétés de protection privées dans le domaine de la défense en construisant « *un modèle qui lui soit propre, en y soutenant les valeurs qui sont les nôtres*<sup>168</sup> ». Les parlementaires s'inquiètent également de constater qu'un nombre de militaires de haut-niveau ou d'anciens agents des services spécialisés intègrent des groupes anglo-saxons. Par ailleurs, cette « *fuite des compétences* » vers les sociétés étrangère ne manque pas d'attiser des appréhensions eu égard aux informations classifiées, aux techniques commandos et modes opératoires sensibles propres aux ex-militaires français.

## **Section 2 : La contractualisation de la protection privée**

### **§1 : Les exigences des armateurs, des assureurs et des P&I**

**82. Pour les armateurs.** - Il arrive que les clients des armateurs exigent la présence de gardes armés, afin de ne pas risquer de perdre leurs cargaisons dans une attaque pirate. Les responsabilités, pertes et dépenses qui pourraient découler de l'engagement de gardes armés sont telles que les armateurs contractent des couvertures d'assurance spécifiques.

Il est recommandé d'inclure une clause dans le contrat imposant à la SMP de prendre les devants afin d'obtenir toutes les licences et autorisations nécessaires au transport

---

<sup>168</sup> *Ibid.*

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

d'armes à feu lors du transit dans les eaux territoriales ou de l'escale dans des ports étrangers. Aussi, la SMP devra être responsable de la continuité de cette obligation et sera tenue de délivrer la preuve à l'armateur de l'obtention des licences conformes.

Par ailleurs, la SMP aura l'obligation de fournir un certificat d'assurance établissant une couverture suffisante. Les dispositions contractuelles doivent prévoir un dispositif *knock for knock*<sup>169</sup> spécifiant que chaque partie s'engage à assumer, sans considération de faute, la responsabilité des pertes et dommages occasionnés à ses biens ainsi que les blessures et/ou décès de ses employés.

L'équipe de sécurité privée devra maintenir une hiérarchie opérationnelle avec à sa tête un chef d'équipe responsable de la discipline de ses hommes et collaborant pleinement avec le commandant du navire.

**83. Les conditions des assureurs et P&I.** - Le risque de piraterie a été depuis longtemps inscrit dans les « risques ordinaires » avant que l'augmentation des sinistres ne l'intègre désormais dans les polices « risque de guerre ». On constate que de plus en plus d'assureurs exigent une multiplication des moyens de protection contre les abordages. En ce sens, on observe que les assureurs incitent indirectement les armateurs, *via* la tarification des surprimes, à mieux défendre leurs navires et ainsi prévenir la survenance des risques. Comment les assureurs définissent-ils les risques en matière maritime ? Le *LLOYD's Joint War Committee (JWC)* édite régulièrement une circulaire détaillant les zones de navigations à risque (« *war risk zone* »)<sup>170</sup>. Ainsi, plus la zone propice aux attaques de pirates est étendue, plus les navires empruntant la route maritime dangereuse se verront répercuter le surcoût d'assurance.

## **§2 : La répartition des responsabilités et les règles d'engagement**

---

<sup>169</sup> Cf : Annexe VI

<sup>170</sup> Bulletin du JWC du 28 mars 2012 disponible à l'adresse suivante : [http://www.lmalloyds.com/Web/market\\_places/marine/JWC/JW\\_Bulletins/Copy\\_of\\_JWLA020.aspx](http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JWC/JW_Bulletins/Copy_of_JWLA020.aspx).

**84. Le recrutement des ESSD.** – Mme Anne-Sophie AVE, ancienne déléguée générale d'Armateurs de France préconisait de « *s'assurer que les gardes soient médicalement et psychologiquement valides, qu'ils aient une expérience professionnelle militaire et maritime, et qu'ils soient français ou francophones*<sup>171</sup> ». Si l'on devait réduire au nombre de trois les qualités requises des personnels, elles seraient les suivantes : avoir une bonne connaissance du Code ISM<sup>172</sup> et du Code ISPS<sup>173</sup>, être parfaitement rompu aux règles d'engagement et au respect le plus scrupuleux de la légitime défense, être aguerri au maniement des armes.

S'agissant des gardes privés français, les profils les plus recherchés sont les personnels issus du Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale (GIGN), du service action de la Direction Générale de la Sécurité Extérieure (DGSE) et des forces spéciales comme les commandos de marine dont on a déjà beaucoup fait allusion.

**85. Les règles d'engagement des ESSD.** - Les seules règles d'engagement du feu par les ESSD sont celles prévues par le cadre strict de la légitime défense. Les anciens militaires français adaptent au cadre privé ce qu'ils ont acquis et appliqué tout au long de leur carrière, en particulier les Règles Opérationnelles d'Engagement (ROE) mises en œuvre par les EPE de la Marine nationale.

**86. La responsabilité du commandant.** - Conformément aux grands principes maritimes, le commandant du navire a autorité absolue à bord concernant la sécurité et la sûreté de l'équipage, des passagers et des cargaisons. C'est lui qui, selon sa légitime appréciation de la menace, autorisera les gardes à s'armer. C'est lui encore qui approuvera les mesures de défense préconisées par le chef d'équipe des gardes armés. Si un incident avec l'usage des armes à feu survenait, le commandant et le chef d'équipe devront en rendre compte par écrit dans le livre de bord. Si le décès d'une personne découlait de l'échange de tirs, ce rapport détaillé servira de preuve. En tout

---

<sup>171</sup> Mer et Marine, « *Piraterie : Des gardes armés sur les navires battant pavillon français* », janvier 2012, accessible à l'adresse <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=118383>.

<sup>172</sup> « Code international de gestion de la sécurité », entré en application en 2002 et intégré au chapitre IX de la convention SOLAS intitulé « gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires ».

<sup>173</sup> « Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires », entré en application en 2004 et intégré au chapitre XI-2 de la convention SOLAS intitulé « mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime ».



état de cause, ni le commandant ni le chef d'équipe ne peuvent contraindre un membre de l'ESSD à faire usage des armes contre son propre discernement. Le commandant reste responsable en tout temps et en tout lieu des mesures de sécurité et de sûreté lorsque son navire est protégé par une équipe privée de gardes armés et il en va de même lorsqu'il s'agit d'Equipes de Protection Embarquées<sup>174</sup>. En effet, le Droit international est indifférent aux conventions particulières passées avec les armateurs fixant les règles de responsabilité et, « *en cas d'incidents, le capitaine peut être poursuivi pour complicité par instigation* »<sup>175</sup>.

**87. La responsabilité de la société de protection privée.** - Plusieurs observations invitent à la prudence lorsque des hommes en armes sont embarqués. Dans l'hypothèse du décès d'un pirate, on peut s'interroger sur le fait que la préméditation puisse être retenue car « *nul ne peut ignorer que les armes pourront être utilisées* »<sup>176</sup>. Les éléments constitutifs de la préméditation en droit pénal<sup>177</sup> renvoient à une volonté criminelle mûre et réfléchie formée antérieurement à l'action. Le Professeur Jean PRADEL définit la préméditation comme la « *volonté qui se manifeste de façon durable et organisée avant l'action* », tandis que le Professeur André VITU complète la doctrine en l'envisageant comme le « *dessein mûrement réfléchi et persistant d'attenter à la vie d'autrui par des moyens soigneusement choisis dans l'intention de réussir l'entreprise coupable* ». Dès lors, il n'est pas nécessaire que la préméditation concerne une victime déterminée à l'avance.

Prenons l'exemple d'un membre d'une société de protection privée, placée sur un navire marchand français, qui tue un pirate : il est tout à fait envisageable que le directeur de cette société soit poursuivi pour homicide volontaire avec préméditation. Ainsi, si au cours de l'échange des tirs, un pirate et un membre de l'équipage

---

<sup>174</sup> En ce sens, lire la publication sur le site du Ministère de la Défense « *La lutte anti-piraterie : une approche globale* », Institut de Recherche Stratégique de l'Ecole Militaire (IRSEM), Lettre de l'IRSEM n°6, actualisé le 12 juillet 2012.

<sup>175</sup> *Ibid.*

<sup>176</sup> Témoignages croisés du numéro 10 d'EchoGéo, « *Lutte contre la piraterie : faut-il faire appel aux sociétés de sécurité privées ?* », octobre 2009.

<sup>177</sup> Selon les dispositions de l'article 132-72 du Code pénal, « *la préméditation est le dessein formé avant l'action de commettre un crime ou un délit déterminé* », circonstance aggravante transformant l'homicide simple en assassinat. Consulter <http://www.cabinetaci.com/premeditation-.html>.

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

décèdent, non seulement l'armateur pourra se voir reprocher d'avoir contribué, par son initiative de location d'une société privée armée, à l'escalade de violence ayant mené au décès du marin<sup>178</sup>, mais la société fournissant l'ESSD pourra être également poursuivie d'homicide volontaire avec préméditation du pirate. Pour rappel, la légitime défense prévue à l'article 122-5 du Code pénal<sup>179</sup> est un fait justificatif du droit de défense individuel. Le cadre très strict de la légitime défense prévoit que le régime pourra être reconnu sous réserve de plusieurs conditions. L'agression doit être intentée contre soi-même ou autrui, être réelle, actuelle et injustifiée. Parallèlement, la défense doit être nécessaire, immédiate, et proportionnée dans la riposte. Par ailleurs dans deux hypothèses, le Code pénal institue une présomption simple de légitime défense renversant ainsi la charge de la preuve. Ces « *cas privilégiés de légitime défense*<sup>180</sup> » sont ceux prévus à l'article 122-6 dudit Code. Ainsi, « *est présumé avoir agi en état de légitime défense celui qui accomplit l'acte : 1° Pour repousser, de nuit, l'entrée par effraction, violence ou ruse dans un lieu habité ; 2° Pour se défendre contre les auteurs de vols ou de pillages exécutés avec violence* ». Faute de jurisprudence s'accordant précisément avec notre objet d'étude, nous pouvons toutefois estimer que la présomption de légitime défense a de grandes chances d'être reconnue dans la situation où un navire et son équipage seraient attaqués par des pirates armés. Il nous reste à préciser qu'afin de prévenir tout doute, les ESSD filment la conduite de leurs tirs de dissuasion en se munissant d'une caméra vidéo miniature portée généralement sur leurs casques, lunettes de protection ou gilets.

**88. Le contrat-type *BIMCO GUARDCON*.** – L'association internationale *Baltic and International Maritime Council (BIMCO)* représentant les armateurs de 120 nationalités et pesant pour 65% du tonnage mondial de la flotte de commerce<sup>181</sup> a

---

<sup>178</sup> *Loc. cit.* n°176

<sup>179</sup> « *N'est pas pénalement responsable la personne qui, devant une atteinte injustifiée envers elle-même ou autrui, accomplit, dans le même temps, un acte commandé par la nécessité de la légitime défense d'elle-même ou d'autrui, sauf s'il y a disproportion entre les moyens de défense employés et la gravité de l'atteinte.*

*N'est pas pénalement responsable la personne qui, pour interrompre l'exécution d'un crime ou d'un délit contre un bien, accomplit un acte de défense, autre qu'un homicide volontaire, lorsque cet acte est strictement nécessaire au but poursuivi dès lors que les moyens employés sont proportionnés à la gravité de l'infraction ».*

<sup>180</sup> [http://fr.jurispedia.org/index.php/L%C3%A9gitime\\_d%C3%A9fense\\_\(fr\)](http://fr.jurispedia.org/index.php/L%C3%A9gitime_d%C3%A9fense_(fr))

<sup>181</sup> [https://www.bimco.org/en/About/About\\_BIMCO.aspx](https://www.bimco.org/en/About/About_BIMCO.aspx)

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

élaboré un contrat-type de référence pour l'utilisation de gardes armés privés sur les navires : le *GUARDCON* (comprenez la contraction anglaise de *Guard* et *Contract*).

L'article 3 prévoit que la société contractante doit fournir à l'armateur une équipe de sécurité de quatre membres minimum (constituée d'un chef d'équipe et de trois autres personnels de sécurité) qui doivent protéger et défendre le navire durant la traversée contre toute capture pirate ou actes de brigandage, et ceci toujours en conformité avec les lois et règlements et sous les instructions légitimes du commandant, qui demeure en tout temps responsable de la sécurité et la navigation et de la conduite du navire : « *Toute décision, prise par le Commandant est obligatoire (...)* ».

De manière analogue aux contrats d'affrètement, les parties demeurent libres dans le champ de la négociation contractuelle. Néanmoins, le professeur Jean-Paul PANCRACIO nous rapporte que *BIMCO* recommande aux armateurs de ne pas modifier les dispositions clés du *GUARDCON*, en particulier les clauses d'assurance, d'exercice de l'autorité de commandement envers les gardes, ainsi que celles relatives aux permis et licences concernant les armes<sup>182</sup>. De plus, il nous semble impératif de veiller à une bonne rédaction de la définition des groupes afin d'appliquer un parfait principe de *knock for knock*.

---

<sup>182</sup> PANCRACIO (J.-P.), « *Guardcon, un contrat type pour l'emploi d'EPE* », accessible à l'adresse <http://blogs.univ-poitiers.fr/jp-pancracio/tag/piraterie/>

## CONCLUSION

**89. Les problèmes sont en mer, les solutions à terre.** - Comme cela a déjà été évoqué à de nombreuses reprises, le problème de la piraterie ne se règlera pas en mer mais à terre. Pour le cas somalien, la solution passe par la restauration d'un Etat de droit et de sa souveraineté avec le soutien de la communauté internationale. « *Le problème ce n'est pas la piraterie, c'est la Somalie ! Ce n'est que lorsque la Somalie sera redevenue un Etat de droit, lorsque les populations auront retrouvé de quoi vivre que la piraterie disparaîtra*<sup>183</sup> ». Une réponse militaire/armée ne suffira jamais à endiguer le phénomène mais permettra simplement de diminuer momentanément ses effets et de répondre concrètement à l'urgence de la situation. Il faut impérativement mettre en œuvre une approche globale avec des réponses sociales, économiques et politiques, en insistant prioritairement sur l'éducation, l'emploi et la justice. En ce sens, la Somalie va se voir attribuer 250 millions d'euros dans les années à venir, ce pays devenant dès lors le premier bénéficiaire de l'aide européenne. En outre, on peut légitimement penser que les solutions juridiques proposées par M. Jack LANG permettraient de dissuader en partie les pirates de se tourner vers ce *business model* de criminalité maritime organisée. On peut rappeler que la piraterie n'est qu'un phénomène marginal en Somalie puisqu'il n'impliquerait que cinq-mille individus sur dix millions d'habitants<sup>184</sup>.

Ainsi, la lutte coordonnée contre les actes de piraterie ne saura être véritablement efficace dans le long terme qui si un programme de développement économique suffisamment rentable parvient à détourner la population de cette activité.

**90. Quelle solution à court terme pour les armateurs ?** - Le renforcement des équipements de sûreté des bâtiments de commerce, la présence de la Marine nationale et le déploiement des autres marines étrangères ainsi que les escortes de gardes armés engagés par la marine marchande ont permis de faire baisser significativement les

---

<sup>183</sup> *loc. cit.*, n°22

<sup>184</sup> KHAWAJE (Y.), expert de la corne de l'Afrique et de la piraterie au sein du cabinet de risque politique BOISLANDRY CONSULTING et conseil dans les procès menés contre les pirates. Lire son interview dans *Marine & Océans* n°232, p.48-51, juillet-août-septembre 2011.

captures par les pirates. À l'issue de cette étude des menaces de piraterie des navires, on peut s'inquiéter que les patrouilles navales ne fasse que déplacer le problème du *business* de la prise d'otages, soit toujours plus loin en haute-mer, soit directement à terre<sup>185</sup>. Faute de cadre juridique adapté, la situation oblige les armateurs français à recourir illégalement aux prestations de gardes armés privés ou de choisir un pavillon à la législation plus accueillante en la matière.

**91. La labellisation des ESSD françaises.** L'externalisation des missions de défense se généralise et l'usage de gardes armés privés sera tôt ou tard inéluctable sur les navires français. Le concept d'une habilitation de ces personnels par la Marine nationale serait-il concevable ? L'exemple est peut être à prendre du côté de l'Allemagne. Le gouvernement actuel souhaite encadrer strictement le dispositif de gardes privés sur sa flotte de commerce en soumettant les sociétés à un agrément de son « *Office fédéral de l'économie et du contrôle de l'exportation* »<sup>186</sup>, agrément valable deux ans seulement qui interdit formellement l'emport d'armes lourdes et automatiques.

Beaucoup d'acteurs sont concernés et leur attente est vive pour rendre enfin acceptable le principe du recours au gardes armés privés dans la protection des navires marchands. Le législateur français doit prendre ses responsabilités et élaborer un cadre normatif précis mettant fin à des situations hypocrites et dommageables pour la France.

---

<sup>185</sup> M. Richard DOWDEN, directeur de la *Royal African Society* britannique rapporte que plusieurs occidentaux ont été kidnappés ces derniers mois en Somalie et au Kenya voisin, directement par les pirates ou par des groupes armés qui les revendent ensuite aux pirates.

<sup>186</sup><http://www.opex360.com/2012/07/23/piraterie-berlin-veut-autoriser-la-presence-de-gardes-privés-sur-ses-navires-de-commerce/>

## **Bibliographie**

### **OUVRAGES GÉNÉRAUX**

- BEURIER (J.-P.), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, 2<sup>ème</sup> édition, 2008
- BONNASSIES (P.) et SCALPEL (C.), *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 2<sup>ème</sup> édition, 2010

### **OUVRAGES SPÉCIALISÉS**

- BONNAUD (J.), *Pirates d'hier et d'aujourd'hui*, LECLERC (J.-F.), *La lutte contre la piraterie moderne entravant la circulation maritime et le droit fondamental des nations unies*, DREYER (B.), *Lutte contre la piraterie et protection des navires – évolutions récentes*, Annales IMTM *Les autoroutes de la mer*, 2011
- PANCRACIO (J.-P.), « *Le défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire* », Centre d'Etudes et de Recherche de l'Ecole Militaire, Cahier du CEREM n°10, 2009

### **CONVENTIONS INTERNATIONALES**

- Convention sur la Haute mer, Genève, 22 avril 1958
- Convention internationale pour le sauvetage de la vie en mer (amendée), 1<sup>er</sup> novembre 1974
- Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux, 8 juin 1977
- Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 10 décembre 1982
- Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988
- Résolutions du Conseil de Sécurité des Nations Unies n°1814, 1816, 1838, 1846, 1851, 1918 relatives à la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer

### **JURISPRUDENCE**

- Cour de Cassation, Chambre criminelle, 16 septembre 2009, n°09-82.777, DMF 2009.932, Navire *Le Ponant*

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

- Cour de Cassation, Chambre criminelle ,17 février 2010, n°09-87.254, DMF 2011-569, Navire *Carré d'As*
- Cour d'Appel de Rennes, Chambre de la sécurité sociale, 24 octobre 2007, n°224/07, « Affaire Karachi »
- Cour de Cassation, Chambre sociale, 5 mars 2008, n°06-45.888, Obligation de sécurité de résultat de l'employeur

### **RECITS**

- FORESTIER (P.), *Pirates et commandos – Les secrets des opérations spéciales*, Editions du Rocher, 2010
- MARCHESSEAU (P.), *Prise d'otages sur le Ponant - Le récit du capitaine*, Michel Lafon, 2008
- MERER (L.), *Opération Thalatine 4-11 avril 2008 - À l'assaut des pirates du Ponant*, Editions du Rocher, 2011
- CECILE (J.-J.), *Pirates en eaux somaliennes*, Editions du nouveau monde, 2010

### **MÉMOIRES**

- BOUDONG (N.), *La piraterie maritime moderne*, Mémoire sous la direction du professeur C. SCAPEL, Master professionnel Droit Maritime et des Transports, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université Aix-Marseille, 2009
- BRONER (R.), *La répression de la piraterie maritime et ses enjeux juridiques*, Mémoire sous la direction du Contre-amiral B. PAULMIER, Master recherche Sécurité et défense, Université Paris II Panthéon-Assas, 2010
- DAEMERS (J.), *La répression pénale de la piraterie maritime au large de la corne de l'Afrique*, Mémoire sous la direction du professeur Y. KERBRAT, Master recherche Droit International Public, Université Aix-Marseille, 2010
- KOUAR (M.), *Insécurité Maritime : entre forces navales et privatisation*, Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine, 2010
- MONIN (H.), *La sécurité et la sûreté des plates-formes offshore*, Master professionnel Droit Maritime et des Transports, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université Aix-Marseille, 2011

**REVUES SPECIALISEES**

- BOSSU (Y.), *Les cadres juridiques de la lutte contre la piraterie*, Revue Africaine Maritimes et des Transports, n°3, janvier 2011
- DE LESQUIN (B.), *Des « privés » français contre les pirates*, Marine et Océans, n°231, avril-mai-juin 2011
- ERRARD (C.), *Lutte contre la piraterie, la force Atalante en action*, dossier, Cols Bleus, n°2990, avril 2012
- SAM-LEFEBVRE (A.), *Piraterie et économie maritime*, Revue Africaine Maritimes et des Transports, n°3, janvier 2011
- GALLAIS BOUCHET (A.) et GUIZIOU (F.), *Piraterie : Perturbation de l'économie mondiale ?*, Note de synthèse n°128, ISEMAR, octobre 2010
- ERRARD (C.), *Lutte contre la piraterie – la force Atalante en action*, Cols Bleu n°2290, avril 2012
- ROLIN (X.), LE PEUTREMAT (P.), FRECON (E.), BRICET DES VALLONS (G.H.), *Sécurité Globale n°7, Dossier « combattre la piraterie maritime »*, sous la direction de DAGUEAN (J.F.), éditions Choiseul, mars 2009
- BERNARD (P.), *Atlas 2011, Le business de la piraterie nourrit l'islamisme dans la Corne de l'Afrique*, Le Monde Diplomatique, hors-série, septembre 2011
- DEISS (H.), *Le phénomène somalien se répand au Nigéria*, Le journal de la marine marchande, avril 2012
- MOUTOT (M.), *Le navire du futur, cauchemar des pirates ? ; Au large de la Somalie, gardes armés contre pirates*, L'Antenne n°18.626, 31 janvier 2012
- LEVESQUE (R.), *Menaces sur la mer*, La Revue Maritime n°487, janvier 2010
- COSTE (M.), *Les attaques des Somaliens reculent*, l'Antenne n°18687, 26 avril 2012
- RIVET (J.), *Premier raid à terre en Somalie*, l'Antenne n°18699, 16 mai 2012
- BATTESTI (M.), *« L'abolition de la course »*, IRSEM, Actes du colloque « Armées privées, armées d'état, mercenaires et auxiliaires d'hier et d'aujourd'hui » sous la direction de ROMER (J.-C) et HENNIGNER (L.), 27 et 28 mars 2008
- VALIN (G.), *La lutte contre la piraterie au large de la Somalie*, n°10 EchoGéo, novembre 2009
- DALMASSO (T.) et DUFIEF (V.), *Etude Sécurité, expatriation et libertés individuelles : quel cadre juridique ?*, La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 50, 11 décembre 2008
-



## **RAPPORTS**

- LANG (J.), *Rapport sur les questions juridiques liées à la piraterie au large de la Somalie*, 26 janvier 2011
- MENARD (C.) et VIOLLET (J.-C.), *Rapport d'information déposé par la Commission de la défense nationale et des forces armées sur les sociétés militaires privées*, n°4350, Assemblée nationale, février 2012.
- PEYRONNET (J.-C.) et TRUCY (F.), *Rapport au nom de la commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois*, n°499, Sénat, avril 2012.

## **DIVERS**

- Défense et Sécurité nationale, *le Livre blanc*, La documentation Française, édition Odile Jacob, juin 2008
- Les Entretiens de Royan, *La piraterie maritime*, édition Larcier, 2011
- *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*, 4e version
- *BIMCO GUARDON*

## **COLLOQUES**

- BOTTALA-GAMBETTA (M.), *Introduction à la sécurité/sûreté maritimes*, IMTM, CMCI Marseille, 25 octobre 2011
- VELUT (J.-L.), « *Le préfet maritime de la méditerranée et l'action de l'Etat en mer*, Institut d'Etudes Politiques, Aix en Provence, 26 octobre 2011
- *7<sup>e</sup> Assises de l'économie maritime et du littoral*, Dunkerque, 29 et 30 novembre 2011
- *Info Navires*, IMTM, CCIMP Marseille, 6 décembre 2011
- MARISK 2012 : 4<sup>e</sup> forum international sur la prévention des risques maritimes et portuaires, Nantes, 26 et 27 janvier 2012
- 74<sup>e</sup> séminaire jeunes de Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale, Aix en Provence, du 23 au 28 avril 2012
- *Info Droit*, IMTM, Faculté de Droit Paul Cézanne, Aix en Provence, 18 juin 2012

## **ENTRETIENS**

- Entretien avec Monsieur le Vice-amiral d'Escadre Laurent MERER, ancien préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord, ancien commandant de la zone maritime de l'Océan Indien et ancien commandant de la zone maritime Atlantique, le 12 janvier 2012

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

- Entretien avec Monsieur Francis LAUZE, CSO de Bourbon Offshore Surf, ancien commando marine, le 26 juin 2012.
- Entretien téléphonique avec l'Enseigne de Vaisseau Sylvain TRAVERSA, doctorant et officier de Marine à la division AEM de la Préfecture Maritime de la Manche-Mer du Nord, 5 août 2012.

### **CODES**

- Code pénal
- Code disciplinaire et pénal de la marine marchande
- Code des transports

### **JOURNAUX**

- Libération
- Courrier International
- Ouest-France
- Le Marin

### **RESSOURCES INTERNET**

<http://3sgrp.com>

<http://www.academi.com>

<http://www.aegisworld.com>

<http://www.afcan.org>

<http://affaires-internationales.blogspot.fr>

<http://www.affaires-strategiques.info>

<http://www.afriscoop.net>

<http://www.agcs.allianz.com>

<http://www.amefo.fr/navires.php>

<http://www.armateursdefrance.org>

<http://www.assemblee-nationale.fr>

<http://www.baesystems.com>

<https://www.bimco.org>

<http://www.cabinetaci.com>

<http://www.cairn.info>

<http://www.cargolaw.com>

*La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

<http://www.cluster-maritime.fr>  
<http://www.defense.gouv.fr>  
<http://www.diplomatie.gouv.fr>  
<http://www.eca-robotics.com>  
<http://echogeo.revues.org>  
<http://www.emsa.europa.eu/index.php>  
<http://www.etienne-lacroix.com/>  
<http://www.eunavfor.eu>  
<http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm>  
<http://www.fortunes-de-mer.com>  
<http://www.franceonu.org>  
<http://www.g4s.com>  
<http://www.galice-security.com>  
<http://www.geo-strategie.com>  
<http://www.gican.asso.fr>  
<http://www.groupegeos.com>  
<http://www.hartsecurity.com>  
<http://www.hudsonanalytix.com>  
<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>  
<http://www.jurispedia.org>  
<http://www.legifrance.gouv.fr>  
<http://www.lexisnexis.com/fr/droit>  
<http://www.lmalloyds.com>  
<http://www.icrc.org>  
<http://www.ifmer.org>  
<http://www.imo.org>  
<http://www.imsn.us>  
<http://www.intertanko.com>  
<http://www.marine-marchande.net>  
<http://www.france.marsh.com>  
<http://www.manw.nato.int>  
<http://www.meretmarine.com>  
<http://www.mschoa.org>  
<http://www.mtm-news.com>

*La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

<http://www.netmarine.net>

<http://www.obelisk-international.com>

<http://oneearthfuture.org>

<http://www.oni.navy.mil>

<http://www.opex360.com>

<http://www.privatemilitary.org>

<http://www.recaap.org>

<http://www.riskintelligence.eu>

<http://www.rue89.com>

<http://www.safety4sea.com>

<http://www.safran-group.com/>

<http://www.secopex.com>

<http://www.securymind.com>

<http://www.shom.fr>

<http://www.skuld.com>

<http://www.sofresud.com>

<http://www.stw.fr>

<http://www.triskelservices.com>

<http://www.un.org>

<http://www.unep.org>

<http://www.youtube.com>

<http://fr.wikipedia.org>

## **Table des annexes**

**Annexe I** : La piraterie maritime dans le monde

**Annexe II** : Interception d'une embarcation suspecte par les commandos de marine

**Annexe III** : Un navire privé d'escorte, le *Mc Arthur*

**Annexe IV** : Extraits de la décision 2012/174/PESC de l'Union européenne sur l'élargissement du cadre d'intervention de l'opération Atalante

**Annexe V** : Le dispositif IRTC dans le Golfe d'Aden

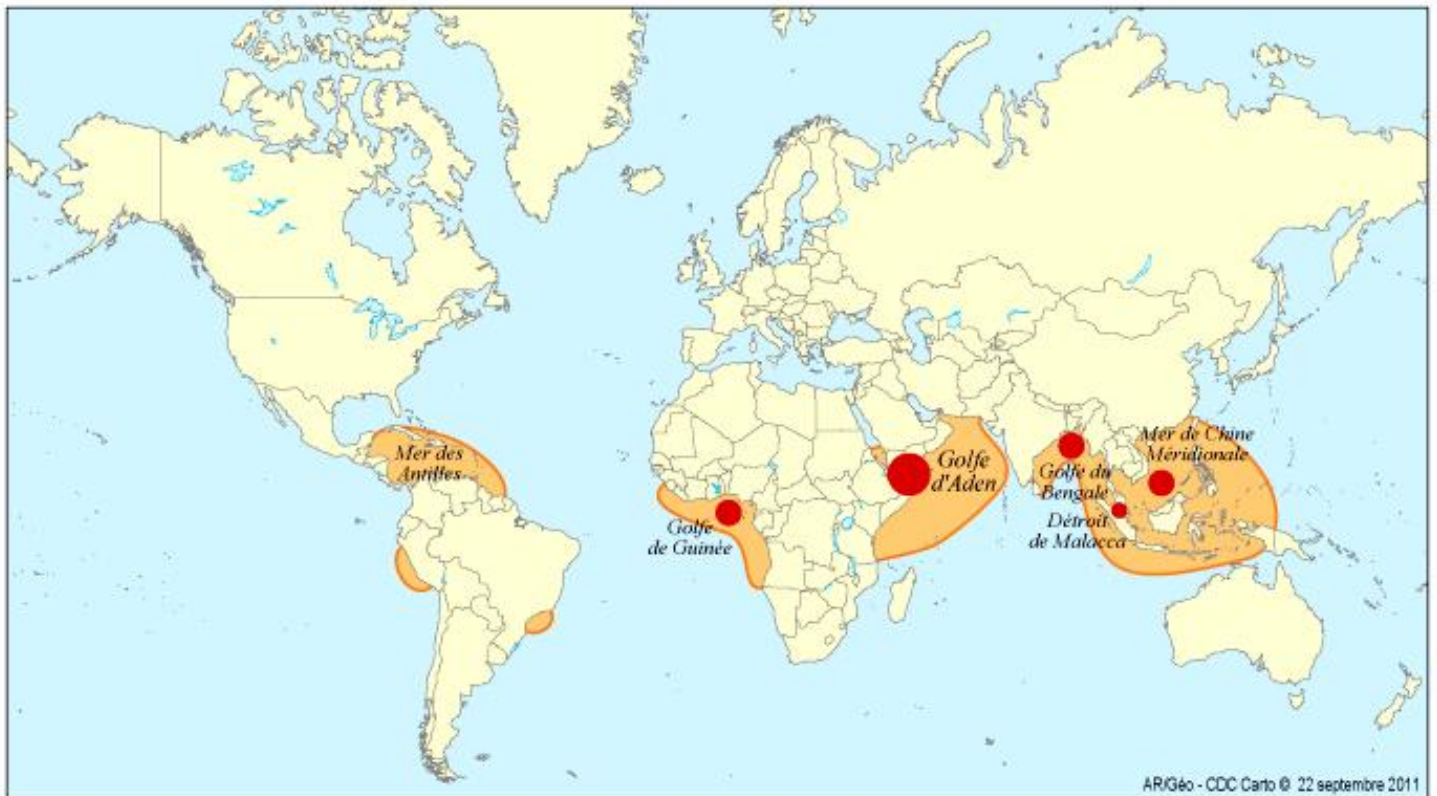
**Annexe VI** : Clauses « responsabilité et indemnités » du contrat-type *BIMCO Guardcon*

**Annexe VII** : Formulaire de rapport de vol à main armée et de piraterie (*ICC IMB*)

**Annexe VIII** : Comment empêcher de devenir une victime de la piraterie ? (*BMP4*)

**Annexe I**

**LA PIRATERIE MARITIME DANS LE MONDE**



- Zone connaissant des actes de piraterie maritime
- Zone à risque majeur où les actes de piraterie maritime sont fréquents

*Source : Ministère des affaires étrangères*

## **Annexe II**

Interception d'un navire suspect par les commandos de la Marine nationale sur un ETRACO.



Source : <http://blogs.univ-poitiers.fr/jp-pancracio/tag/piraterie/>

## **Annexe III**



Le *Mc Arthur* de la société  
ACADEMI.

Caractéristiques techniques :  
900 tonnes, 53m de long sur  
12m de large, 6000 milles  
d'autonomie à 12 nœuds,  
endurance de 17 jours sans  
ravitaillement, plate-forme  
hélicoptère (pour MH-6),  
moyen de mise à l'eau de  
trois embarcations rapides  
semi-rigides.

Source : [http://en.wikipedia.org/wiki/MV\\_McArthur](http://en.wikipedia.org/wiki/MV_McArthur)

**Annexe IV**

Extraits de la décision 2012/174/PESC de l'Union européenne sur l'élargissement du cadre d'intervention de l'opération Atalante.

**DÉCISION 2012/174/PESC DU CONSEIL du 23 mars 2012  
modifiant l'action commune 2008/851/PESC concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie.**

**Extraits du préambule**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 42, paragraphe 4, et son article 43, paragraphe 2,

vu la proposition du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité,

considérant ce qui suit:

[...]

« (11) Il est dès lors nécessaire d'élargir la zone d'opérations d'Atalanta aux eaux intérieures somaliennes et au territoire terrestre somalien.

(12) Il est également nécessaire de fixer les conditions dans lesquelles les suspects appréhendés et retenus dans les eaux intérieures ou territoriales d'États autres que la Somalie peuvent être transférés. »

**Extraits du corps de la décision**

« *Article premier*

L'action commune 2008/851/PESC est modifiée comme suit:

1) L'article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant:

«*Article premier*

**Mission**

L'Union européenne (UE) mène une opération militaire à l'appui des résolutions 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) et 1851 (2008) du Conseil de sécurité des Nations unies (CSNU) d'une manière conforme à l'action autorisée en cas de piraterie en application des articles 100 et suivants de la convention des Nations unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 (ci-après dénommée "convention des Nations unies sur le



## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

droit de la mer”) et par le biais, notamment, d’engagements pris avec les États tiers (“Atalanta”), en vue de contribuer:

— à la protection des navires du PAM qui acheminent l’aide alimentaire aux populations déplacées de Somalie, conformément au mandat de la résolution 1814 (2008) du CSNU, et

— à la protection des navires vulnérables naviguant 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 des côtes de la Somalie, conformément au mandat défini dans les résolutions 1846 (2008) et 1851 (2008) du CSNU.

La zone d’opérations des forces déployées à cet effet comprend le littoral somalien et les eaux intérieures, ainsi que les zones maritimes au large des côtes de la Somalie et des pays voisins dans la région de l’océan Indien, conformément à l’objectif politique d’une opération maritime de l’Union européenne, tel qu’il est défini dans le concept de gestion de crise approuvé par le Conseil le 5 août 2008.

Par ailleurs, Atalanta contribue à la surveillance des activités de pêche au large des côtes de la Somalie.»

2) L’article 2 est modifié comme suit:

a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) fournit une protection aux navires affrétés par le PAM, y compris par la présence à bord des navires concernés d’éléments armés d’Atalanta, y compris lorsqu’ils naviguent dans les eaux territoriales et intérieures de la Somalie;»

b) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) surveille les zones au large des côtes de la Somalie, y compris ses eaux territoriales et ses eaux intérieures, présentant des risques pour les activités maritimes, en particulier le trafic maritime;»

c) le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) établit une liaison avec les organisations et entités, ainsi qu’avec les États agissant dans la région pour lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée au large des côtes de la Somalie, en particulier la force maritime “Combined Task Force 151” agissant dans le cadre de l’opération “Liberté immuable”;»

3) L’article 12 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 12*

### **Transfert des personnes appréhendées et retenues en vue de l’exercice de poursuites judiciaires**

1. Sur la base de l’acceptation par la Somalie de l’exercice de leur juridiction par des États membres ou des États tiers, d’une part, et de l’article 105 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, d’autre part, les personnes suspectées d’avoir l’intention, au sens des articles 101 et 103 de ladite convention, de commettre, commettant ou ayant commis des actes de piraterie ou des vols à main armée dans les eaux territoriales ou intérieures de la

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

Somalie ou en haute mer, qui sont appréhendées et retenues, en vue de l'exercice de poursuites judiciaires, ainsi que les biens ayant servi à accomplir ces actes, sont transférés:

— aux autorités compétentes de l'État membre ou de l'État tiers participant à l'opération dont le navire, qui a réalisé la capture, bat le pavillon, ou

— si cet État ne peut pas ou ne souhaite pas exercer sa juridiction, à un État membre ou à tout État tiers qui souhaite exercer celle-ci sur les personnes ou les biens susmentionnés.

2. Les personnes suspectées d'avoir l'intention, au sens des articles 101 et 103 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, de commettre, commettant ou ayant commis des actes de piraterie ou des vols à main armée qui sont appréhendées et retenues, en vue de l'exercice de poursuites judiciaires, par Atalanta dans les eaux territoriales, les eaux intérieures ou les eaux archipélagiques d'autres États de la région, en accord avec ceux-ci, ainsi que les biens ayant servi à accomplir ces actes, peuvent être transférés aux autorités compétentes de l'État concerné ou, avec le consentement de ce dernier, aux autorités compétentes d'un autre État.

3. Aucune des personnes mentionnées aux paragraphes 1 et 2 ne peut être transférée à un État tiers si les conditions de ce transfert n'ont pas été arrêtées avec cet État tiers d'une manière conforme au droit international applicable, notamment le droit international des droits de l'homme, pour garantir en particulier que nul ne soit soumis à la peine de mort, à la torture ou à tout autre traitement cruel, inhumain ou dégradant.»

4) À l'article 14, le paragraphe suivant est ajouté:

«3. Le montant de référence financière pour les coûts communs de l'opération militaire de l'Union européenne pour la période du 13 décembre 2012 au 12 décembre 2014 est de 14 900 000 EUR. Le pourcentage du montant de référence visé à l'article 25, paragraphe 1, de la décision 2011/871/PESC du Conseil est de 0 %.»

5) À l'article 16, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. L'opération militaire de l'Union européenne prend fin le 12 décembre 2014.»

La présente décision entre en vigueur à la date de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 23 mars 2012.

Par le Conseil

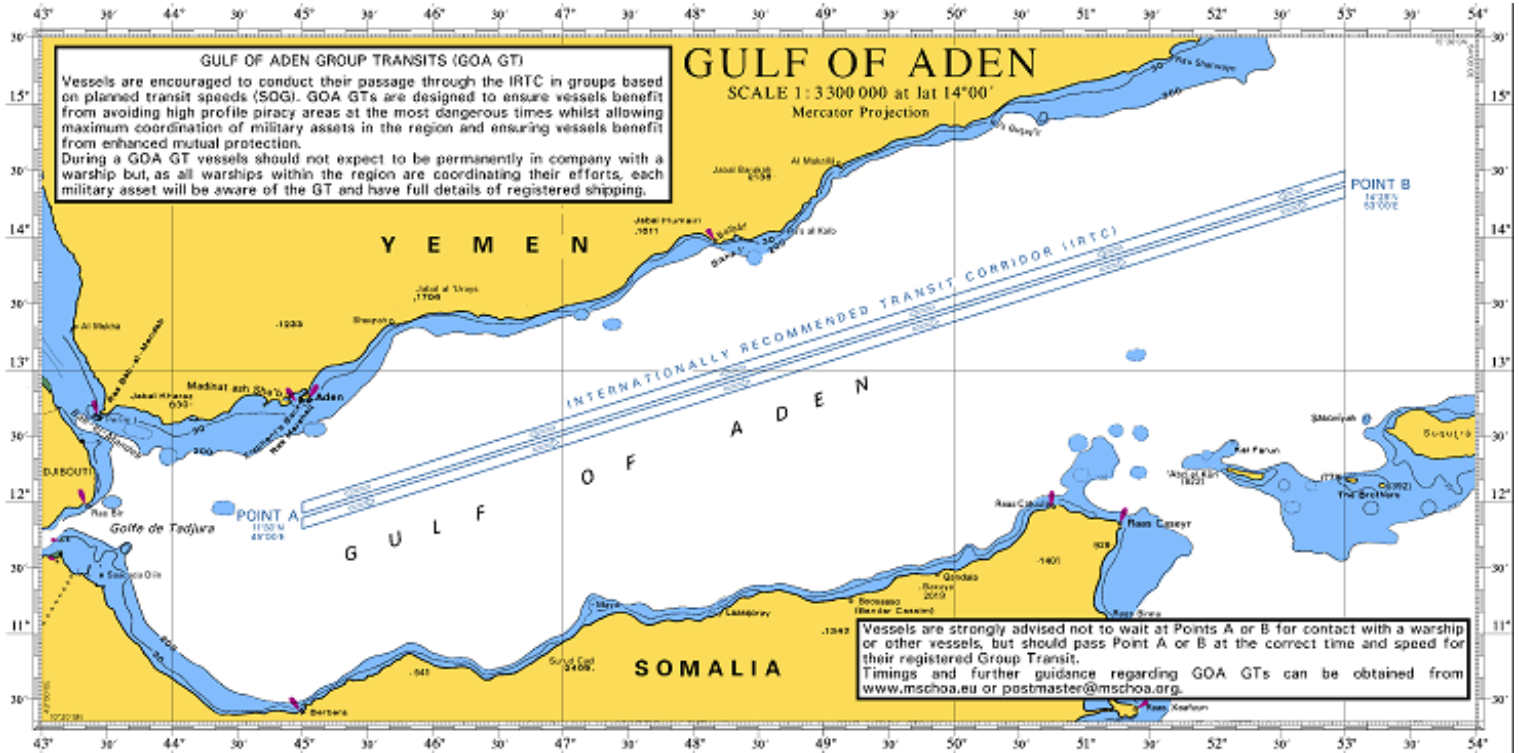
La présidente

C. ASHTON

*Source : « Décision 2012/174/PESC du Conseil du 23 mars 2012 modifiant l'action commune 2008/851/PESC », Journal officiel de l'Union européenne du 27 avril 2012, FR L 89/70*

Annexe V

Le dispositif de l'International Recommended Transit Corridor (IRTC) dans le Golfe d'Aden.



Source : [http://www.afcan.org/dossier\\_piraterie/atalanta\\_northwood.html](http://www.afcan.org/dossier_piraterie/atalanta_northwood.html)

**Annexe VI**

Extraits des clauses responsabilités et indemnités du contrat-type *Guardcon*.

**SECTION 7 – Legal and Liabilities**

**15. Liabilities and Indemnities**

a) Definitions – For the purpose of this Clause:

(i) “Owners’ Group” means the Owners, the registered owner of the Vessel (if not the Owners), and each of their subsidiaries and/or affiliate companies, employees, directors, officers, agents and insurers, the Crew, and any persons permitted by the Master to travel on board the Vessel (save for the Security Personnel).

(ii) “Contractors Group” means the Contractors and their subsidiaries and/or affiliate companies, employees, sub-contracted personnel (including, without limitation, the Security Personnel), directors, officers, agents and insurers.

b) Knock for Knock

(i) Owners

The Owners’ Group shall not be responsible for loss of or damage caused to or sustained by the property of the Contractors’ Group (whether on board the Vessel or not) or incur any liability in respect of personal injury, illness or death of any individual member of the Contractors’ Group (whether on board the Vessel or not) arising out of or in any way connected with the performance of this Contract, even if such loss, damage, injury or death is caused wholly or partially by (i) the act, neglect or default of the Owners’ Group and/or (ii) the unseaworthiness of the Vessel. The Contractors expressly agree and undertake to hold harmless, defend, indemnify and waive all rights of recourse against the Owners’ Group from and against any and all claims, demands, liabilities or causes of action of any kind or character, made by or available to any person or party, for injury to, illness or death of any of the Contractors’ Group, or for damage to or loss of property (except cargo) owned by or in possession of, the Contractors’ Group.

(ii) Contractors

The Contractors’ Group shall not be responsible for loss of or damage caused to or sustained by the property of the Owners’ Group (including without limitation, the Vessel) or incur any liability in respect of personal injury, illness or death of any individual member of the Owners’ Group (whether on board the Vessel or not) arising out of or in any way connected with the performance of this Contract, even if such loss, damage, injury or death is caused wholly or partially by the act, neglect or default of the Contractors’ Group. The Owners expressly agree and undertake to hold harmless, defend, indemnify and waive all rights of recourse against the Contractors’ Group from and against any and all claims, demands, liabilities or causes of action of any kind or character, made by or available to any person or party, for injury to, illness or death of any of the Owners’ Group, or for damage to or loss of property (except cargo, unless owned by Owners’ Group) owned by or in the possession of, the Owners’ Group.

*Source : BIMCO standard contract for the employment of security guards on Vessels (Guardcon)*

**Annexe VII**



ICC International Maritime Bureau

**ICC-INTERNATIONAL MARITIME BUREAU  
(PIRACY REPORTING CENTRE)**



IMB Piracy Reporting Centre

**PIRACY & ARMED ROBBERY ATTACK REPORT**

The ICC - International Maritime Bureau (IMB) was established in 1981 to act as a focal point in the fight against all types of maritime fraud, malpractice and piracy. The United Nations (UN) International Maritime Organization (IMO) in its resolution A 504 (XII) (9) adopted on 20 November 1981, has among other things urged all governments, interests and organizations to exchange information and provide appropriate co-operation with the IMB. The IMB also has an observer status with the International Criminal Police Organization (ICPO – INTERPOL).

**PART A: VESSEL PARTICULARS / DETAILS**

1	NAME OF SHIP:
2	IMO NO:
3	FLAG:
4	TYPE OF SHIP:
5	TONNAGES: GRT:                      NRT:                      DWT:
6	OWNERS (ADDRESS & CONTACT DETAILS):
7	MANAGERS (ADDRESS & CONTACT DETAILS):
8	LAST PORT/NEXT PORT:
9	CARGO DETAILS (TYPE/QUANTITY):

**PART B: DETAILS OF INCIDENT**

10	DATE & TIME OF INCIDENT:	LT	UTC
11	POSITION: LAT:	(N/S) LONG:	(E/W)
12	NEAREST LAND MARK / LOCATION:		
13	PORT /TOWN / ANCHORAGE AREA:		
14	COUNTRY /NEAREST COUNTRY:		
15	STATUS (BERTH /ANCHORED / STEAMING):		
16	OWN SHIP'S SPEED :		

*La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

17	SHIP'S FREEBOARD DURING ATTACK :
18	WEATHER DURING ATTACK (RAIN/FOG/MIST/CLEAR/ETC.), SEA / SWELL HEIGHT) :
19	WEATHER DURING ATTACK: WIND (SPEED & DIRECTION) ,
20	WEATHER DURING ATTACK: SEA
21	WEATHER DURING ATTACK: SWELL,
22	TYPES OF ATTACK (BOARDED / FIRED UPON / ATTEMPTED):
	CONSEQUENCES FOR CREW, SHIP AND CARGO:  ANY CREW INJURED / KILLED:
23	ITEMS / CASH STOLEN :
24	AREA OF THE SHIP BEING ATTACKED:

**PART C: DETAILS OF RAIDING PARTY**

25	NUMBER OF PIRATES / ROBBERS:
26	DRESS / PHYSICAL APPEARANCE:
27	LANGUAGE SPOKEN:
28	DESTINCTIVE DETAILS:
29	CRAFT USED:
30	CLOSEST POINT OF APPROACH (CPA) :
31	METHOD OF APPROACH:
32	DURATION OF ATTACK:
33	AGGRESSIVE / VIOLENT:

**PART D: DETAILS OF WEAPONS USED AND DAMAGE CAUSED**

34	WEAPONS SIGHTED (YES / NO):
35	WEAPON TYPE :
36	WEAPONS USED (YES / NO):
37	DAMAGED CAUSED (YES / NO):
38	DETAILS OF DAMAGE (PLEASE GIVE AS MUCH INFORMATION AS POSSIBLE):



**Annexe VIII**



*Source : Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (BMP4)*



## **Table des matières**

<b>Remerciements</b>	<b>4</b>
<b>Sommaire</b>	<b>5</b>
<b>Liste des abréviations et acronymes</b>	<b>6</b>
<b><u>INTRODUCTION</u></b>	<b>8</b>
1. Intérêts et enjeux du sujet	8
2. Localisation des risques et conséquences géostratégiques	10
3. Statistiques et mise en relief du problème	12
4. Clarification Terminologique	13
5. Les causes de la piraterie	14
6. Le pirate d'aujourd'hui	15
7. Une activité hautement lucrative	16
8. Définition juridique de la piraterie maritime	16
9. Le traitement pénal de la piraterie	17
10. Piraterie ou terrorisme ?	18
11. Mode opératoire des pirates	21
12. Equipement et armement des pirates	22
13. Professionnalisation, soutien logistique, hiérarchie opérationnelle	23
14. Une criminalité maritime à envergure industrielle	24
15. Captures et prises d'otages retentissantes	25
16. Statistiques et taux de réussite	26
17. Un drame humain	26
18. Le coût économique de la piraterie	27
19. Conséquences environnementales	28
20. Problématique et plan	30
<b><u>PREMIERE PARTIE : L'AUTODEFENSE PAR LES MARINS DE COMMERCE</u></b>	
21. Les bâtiments les plus vulnérables	31
<b><u>Chapitre 1 : Les dispositifs de protection des navires</u></b>	<b>32</b>
<b>Section 1 : Les mesures passives de dissuasion</b>	<b>32</b>
§1 : Les mesures d'autodéfense minimisant les risques de capture	32
22. Les barbelés	32
23. Les filets anti-abordage	34
24. La montée en allure et les manœuvre évatives du navire	34
25. Les mannequins	34
26. Les caméras	35
27. Le blindage du navire	35
§2 : La citadelle	36
28. Le concept de la citadelle	36

29. La localisation de la citadelle	37
30. Les caractéristiques de la citadelle	37
<b>Section 2 : La défense active du navire et de son équipage</b>	<b>38</b>
<b>§1 : Les nouvelles solutions prônées par les industriels</b>	<b>38</b>
31. Les innovations apportées par les industriels du secteur de la défense dans la sécurisation des navires	38
32. Les canons à eau contrôlés à distance	39
33. Le laser aveuglant	39
34. Le canon à son	40
35. Le « navire du futur »	41
<b>§2 : La présence de gardes embarqués</b>	<b>42</b>
36. La problématique des armes et munitions	42
37. Une protection efficace	42
<b><u>Chapitre 2 : La formation des marins et l'application de règles de sécurité – sûreté</u></b>	<b>43</b>
<b>Section 1 : L'adoption et la mise en œuvre de pratiques recommandées</b>	<b>43</b>
<b>§1 : Les <i>Best Management Practices</i> de l'OMI</b>	<b>43</b>
38. L'application des <i>BMP4</i> de l'OMI	43
<b>§2 : Les règles de sûreté propres aux armateurs</b>	<b>44</b>
<b>Section 2 : La préparation des marins aux attaques pirates</b>	<b>44</b>
<b>§1 : La formation théorique dispensée aux équipages</b>	<b>44</b>
39. Prévenir l'effet de surprise	45
40. La formation des officiers et de l'équipage	45
<b>§2 : Les entraînements à la gestion de crise</b>	<b>45</b>
41. Le rôle du <i>CSO</i> et le management de la sûreté par le <i>SSO</i> /le capitaine	46
42. Le déclenchement de l'alerte	46
43. Le comportement humain	47

**SECONDE PARTIE : LA PROTECTION DES NAVIRES PAR LES ACTEURS ETATIQUES**

44. Le cadre juridique	48
45. Le Code de Djibouti	49
<b><u>Chapitre 1 : L'intervention des forces navales dans les zones impactées par la piraterie</u></b>	
46. Les objectifs	49
47. Lutte asymétrique	50
<b>Section 1 : Les opérations navales menées pour endiguer le phénomène</b>	<b>50</b>

<b>48. La coordination internationale des forces navales</b>	<b>50</b>
<b>§1 : L'effort communautaire avec la mission EUNAVFOR <i>Atalanta</i></b>	<b>51</b>
<b>49. L'opération <i>EUNAVFOR Atalanta</i> : une première pour l'UE</b>	<b>51</b>
<b>50. Missions</b>	<b>52</b>
<b>51. Bilan</b>	<b>53</b>
<b>§2 : Les autres opérations navales</b>	<b>54</b>
<b>52. L'opération <i>Ocean Shield</i></b>	<b>54</b>
<b>53. <i>Combined Task Force 151</i></b>	<b>54</b>
<b>54. Les initiatives unilatérales</b>	<b>55</b>
<b>Section 2 : Les dispositifs de protection des navires naviguant en zone à risque</b>	<b>56</b>
<b>§1 : Le contrôle naval volontaire</b>	<b>56</b>
<b>55. Le fonctionnement du CNV</b>	<b>56</b>
<b>56. Les comptes rendus de position</b>	<b>56</b>
<b>§2 : Le corridor maritime sécurisé dans le Golfe d'Aden</b>	<b>56</b>
<b>57. L'IRTC : <i>International Recommended Transit Corridor</i></b>	<b>57</b>
<b><u>Chapitre 2 : Les équipes de protection embarquées ou le soutien étatique aux armateurs</u></b>	
<b>Section 1 : La protection assurée par les équipes de protection embarquées</b>	<b>58</b>
<b>§1 : Une solution plébiscitée par les armateurs</b>	<b>58</b>
<b>58. La protection assurée par des EPE</b>	<b>58</b>
<b>59. La position des armateurs français</b>	<b>59</b>
<b>60. Une solution entravée condamnée à court terme ?</b>	<b>59</b>
<b>§2 : Coût et responsabilité et des équipes de protection embarquées</b>	<b>60</b>
<b>61. Le coût des EPE</b>	<b>60</b>
<b>62. La responsabilité en cas d'incident causé par une EPE</b>	<b>61</b>
<b>Section 2 : Le traitement opérationnel de la piraterie par la Marine nationale</b>	<b>61</b>
<b>§1 : La neutralisation des pirates par les équipes de visite</b>	<b>61</b>
<b>63. Moyens mis en œuvre</b>	<b>61</b>
<b>64. Les navires de guerre engagés</b>	<b>62</b>
<b>65. Les aéronefs militaires</b>	<b>63</b>
<b>66. Les équipes de visites</b>	<b>63</b>
<b>67. La neutralisation des pirates</b>	<b>64</b>
<b>§2 : Les opérations des forces spéciales dans la délivrance des marins otages</b>	<b>64</b>
<b>68. Les opérations commandos</b>	<b>64</b>

<b><u>TROISIEME PARTIE : LE RECOURS DES ARMATEURS A LA PROTECTION PRIVEE</u></b>	<b>67</b>
<b><u>Chapitre 1 : La présence de gardes armés privés, un choix pragmatique ?</u></b>	<b>67</b>
<b>Section 1 : Un empiètement sur le pouvoir régalien</b>	<b>68</b>
<b>§1 : La multiplicité de positions des états du pavillon sur la question</b>	<b>68</b>
<b>69. Une réglementation non homogène</b>	<b>68</b>
<b>§2 : La menace de « mercenarisation » des mers</b>	<b>69</b>
<b>70. Définition du mercenaire</b>	<b>69</b>
<b>71. Les dérives de la profession</b>	<b>69</b>
<b>72. Eaux internationales, zones de non droit ?</b>	<b>70</b>
<b>Section 2 : La nécessité d'une réponse immédiate et efficace aux marins</b>	<b>71</b>
<b>§1 : La position délicate des armateurs</b>	<b>71</b>
<b>73. L'évolution du point de vue des armateurs français</b>	<b>71</b>
<b>74. La responsabilité de l'armateur quant à la sécurité de ses marins</b>	<b>72</b>
<b>75. Le risque d'escalade de la violence</b>	<b>73</b>
<b>76. Un dilemme insoluble</b>	<b>74</b>
<b>§2 : La variété des services proposés par les sociétés militaires privées</b>	<b>74</b>
<b>77. L'escorte par des navires militarisés</b>	<b>74</b>
<b>78. La présence de personnels non armés</b>	<b>75</b>
<b>79. Les contraintes des ESSD</b>	<b>75</b>
<b><u>Chapitre 2 : Les enjeux juridiques de ce choix</u></b>	<b>76</b>
<b>Section 1 : Un cadre juridique imparfait dans l'ordre interne</b>	<b>76</b>
<b>§1 : La législation existante</b>	<b>76</b>
<b>80. Un cadre législatif français fragile</b>	<b>76</b>
<b>§2 : Les propositions politiques</b>	<b>77</b>
<b>81. Un rapport parlementaire exhortant à légiférer</b>	<b>78</b>
<b>Section 2 : La contractualisation de la protection privée</b>	<b>78</b>
<b>§1 : Les exigences des armateurs, des assureurs et des P&amp;I</b>	<b>78</b>
<b>82. Pour les armateurs</b>	<b>78</b>
<b>83. Les conditions des assureurs et P&amp;I</b>	<b>78</b>
<b>§2 : La répartition des responsabilités et les règles d'engagement</b>	<b>79</b>
<b>84. Le recrutement des ESSD</b>	<b>79</b>
<b>85. Les règles d'engagement des ESSD</b>	<b>80</b>
<b>86. La responsabilité du commandant</b>	<b>80</b>

<b>87. La responsabilité de la société de protection privée</b>	<b>81</b>
<b>88. Le contrat-type <i>BIMCO GUARDCON</i></b>	<b>82</b>
<b><u>CONCLUSION</u></b>	<b>84</b>
<b>89. Les problèmes sont en mer, les solutions à terre</b>	<b>84</b>
<b>90. Quelle solution à court terme pour les armateurs ?</b>	<b>84</b>
<b>91. La labellisation des ESSD françaises</b>	<b>85</b>
<b>Bibliographie</b>	<b>86</b>
<b>Table des annexes</b>	<b>93</b>
<b>I. La piraterie maritime dans le monde</b>	<b>94</b>
<b>II. Interception d'une embarcation suspecte par les commandos de marine</b>	<b>95</b>
<b>III. Un navire privé d'escorte, le <i>Mc Arthur</i></b>	<b>96</b>
<b>IV. Extraits de la décision 2012/174/PESC de l'Union européenne</b>	<b>96</b>
<b>V. Le dispositif IRTC dans le Golfe d'Aden</b>	<b>99</b>
<b>VI. Clauses « responsabilité et indemnités » du contrat-type <i>BIMCO Guardcon</i></b>	<b>100</b>
<b>VII. Formulaire de rapport de vol à main armée et de piraterie (<i>ICC IMB</i>)</b>	<b>101</b>
<b>VIII. Comment empêcher de devenir une victime de la piraterie ? (<i>BMP4</i>)</b>	<b>104</b>
<b>Table des matières</b>	<b>105</b>
<b>Abstract – Résumé</b>	<b>110</b>

## *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*

### **Abstract :**

*Somali and Nigerian piracy continue to threaten ships and their crews. The success of military operations in the Gulf of Aden has pushed piracy problems out into the wider Indian Ocean. The scale of the pirate operating area can preclude an international military response in sufficient time to prevent a successful seizure. The advices of “Best Management Practices” guidelines plays an essential part in a ship’s defense against piracy boarding but seems not always enough to effectively protect ships and their crews. The use of armed guards, as an additional layer of protection, has been shown to be a very effective means of defending ships from pirate attack. This option of engagement of armed guards, in order to protect human life onboard merchant vessels from the threat of piracy, shall be highly considered by governments in order to provide an adequate legislation filling the expectations of ship-owners. In this way, a strict accreditation process for PSC’s operating in the maritime sector under French flag is expected.*

### **Résumé :**

La piraterie en Somalie et au Niger continue de menacer les navires et leurs équipages. Le succès des opérations militaires dans le Golfe d'Aden a repoussé les problèmes de piratage dans le vaste océan Indien. L'étendue de la zone d'opération pirate peut faire obstacle à une réponse militaire internationale dans un préavis suffisant pour prévenir une capture réussie. Les conseils donnés dans le « guide de bonnes conduites » jouent un rôle essentiel dans la défense d'un navire contre abordages pirates, mais ne semblent pas toujours suffisants pour protéger efficacement les navires et leurs équipages. L'utilisation de gardes armés, comme moyen supplémentaire de protection, a démontré son efficacité en matière de défense des navires contre les attaques des pirates. Cette faculté d'engagement de gardes armés, afin de protéger la vie humaine des marins à bord des navires de commerce et contrer la menace de la piraterie, doit être prise en considération par les gouvernements dans le but de fournir une législation adéquate comblant les attentes des armateurs. En ce sens, un processus strict d'accréditation des Sociétés Militaires Privées (SMP) opérant dans le secteur maritime sous pavillon français est attendu.

### **Mots-clés :**

Piraterie moderne, Société militaire privée, Equipe de protection embarquée, Somalie, Nigéria, Criminalité maritime, Sécurité, Marine marchande, Protection des navires, Opération Atalante, Marine nationale, OTAN, Union Européenne, Armateur, Conflit asymétrique.