Extrait de l'ouvrage :
L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime
Sous la dir. de Constance Chevallier-Govers et Catherine Schneider
EAN : 978-2-233-00767-4
éditions A.Pedone 2015

L'EMPLOI DE GARDES PRIVÉS À BORD DES NAVIRES MARCHANDS BATTANT PAVILLON FRANÇAIS*

COMMISSAIRE GÉNÉRAL DE LA MARINE (2S) JEAN-LOUIS FILLON
Délégué général de l'Institut Français de la mer
Membre de l'Académie de marine

La montée de la piraterie maritime dans la Corne de l'Afrique n'est pas aussi récente qu'on le croit généralement, elle date en effet des années 90 avec la disparition de l'appareil étatique somalien. En 2007 elle a constitué une telle menace pour le transit maritime Europe-Asie, que le conseil de Sécurité des Nations Unies l'a analysée comme une menace pour la sécurité internationale et a fondé ses résolutions sur le chapitre VII de la Charte (« Action en cas de menace contre la paix, de rupture de la paix et d'acte d'agression »). La réaction de la communauté internationale s'est exercée aux plans politique, juridique et militaire avec en particulier les résolutions de 2008[1] autorisant les Etats à intervenir dans les eaux territoriales somaliennes et l'intervention de l'UE (opération *ATALANTA*) accompagnée par l'OTAN (opération *Ocean Shield*) et un certain nombre de nations hors coalitions, notamment la Chine et l'Inde. Il a fallu de longs mois pour que cette politique et l'action menée par des forces navales imposantes portent leurs fruits ; dans ce laps de temps la piraterie avait eu le temps d'étendre son champ pour couvrir la partie nord de l'océan Indien du détroit d'Ormuz au canal du Mozambique et à l'Inde du Nord-ouest. Assez rapidement il est apparu que l'action des forces navales n'était efficace que dans l'IRTC (International Recommended Transit Corridor). En dehors de cet espace protégeant l'essentiel du trafic en provenance ou à destination de la mer Rouge la situation est restée longtemps dangereuse d'autant plus que l'extension de la zone de danger a concerné nombre d'activités maritimes exercées par des navires vulnérables tels les thoniers mais aussi la croisière comme l'affaire du Ponant l'avait montré (avril 2008).

Après une phase de croissance rapide surtout à partir de 2007 le nombre d'actes au large de la Somalie a donc chuté en 2012 à son plus bas niveau depuis le début de cette crise. Mais ce tassement du phénomène en Afrique orientale[2] est

---

* Cette étude s'inspire du dossier consacré aux « Gardes privés et pavillon français » publié par le N° 497 de la revue Maritime (septembre 2013) : articles de BANEL (E), BELLORD(C), MAVEYRAUD (S) et FILLON (J.L).

[1] Notamment n° 1816 et 1846.

[2] « *La tendance est bonne. Il n'y a aujourd'hui plus que 2 navires et 54 otages aux mains des pirates* » a expliqué le *rear-admiral* Tarrant, chef de l'opération ATALANTA. « *Début 2011, il y avait encore 32 navires et 736 otages aux mains des pirates somaliens* ». Bruxelles 2. 16 mai 2013.

Cet ouvrage est en vente chez votre libraire
et auprès des éditions A.Pedone
13 rue Soufflot 75005 Paris France
tel : + 33 (0) 1 43 54 05 97 - Email : librairie@apedone.net - site : www.pedone.info

Extrait de l'ouvrage :
L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime
Sous la dir. de Constance Chevallier-Govers et Catherine Schneider
EAN : 978-2-233-00767-4
éditions A.Pedone 2015

maintenant largement compensé par l'inquiétante car plus violente montée de la piraterie dans le golfe de Guinée qui s'étend maintenant bien au delà du Nigeria où elle était au départ concentrée. Le Bureau maritime international (IMB) de la Chambre de commerce international (ICC) a annoncé un recul de la piraterie au premier trimestre 2013, avec 66 cas enregistrés contre 102 au premier trimestre 2012[3].

En Océan Indien l'amélioration de la situation trouve son origine dans plusieurs causes concomitantes, l'action des forces navales, l'adoption et la mise en pratique des mesures de précaution et d'autodéfense prises par les navires marchands, les fameuses BMP, best management practices, sur recommandation de l'OMI (organisation maritime internationale) mais aussi la présence désormais banalisée de gardes armés à bord de nombre de navires.

Dès l'origine de la crise des voix s'étaient fait entendre en France pour réclamer à la marine nationale des protections particulières et, à défaut, l'autorisation d'embarquement de gardes privés. Si la pêche thonière française (basée aux Seychelles) a pu obtenir de la marine des équipes de protection embarquées (EPE), d'autres activités n'ont pu en bénéficier, faute de reconnaissance de leur intérêt stratégique par le Premier ministre (cabinet militaire) qui a la haute main sur l'octroi des EPE militaires. Les premières demandes exprimées par CMA-CGM se sont donc heurtées au refus d'accorder des EPE d'où la requête exprimée depuis longtemps par cet armement d'obtenir l'autorisation d'employer des gardes privés.

La marine nationale considérait à juste titre que l'emploi de la force en mer est une prérogative régalienne et que la protection des navires français était sa mission. En outre, elle estimait que l'emploi de sociétés militaires privées (SMP) risquait d'accroître le danger, faute de règles d'encadrement de leur action, risque d'escalade dénoncé aussi par les armateurs. La réponse militaire à la piraterie doit être apportée a minima dans le cadre d'une mission de police et non de conflit armé (qui permettrait de « neutraliser » les pirates considérés comme des ennemis et non comme des délinquants), elle suppose donc une parfaite maitrise du comportement que seule la marine garantit par le professionnalisme de son personnel comme le montre la réussite parfaite de ses équipes embarquées à bord des thoniers senneurs. Armateurs de France, en plein accord avec les syndicats de la marine marchande (officiers et équipages) refusait traditionnellement toute arme à bord des navires marchands français pour ne pas donner prise à l'escalade de la violence. La présence de gardes armés était donc a

[3] Quatre navires ont été détournés, 51 ont été arraisonnés, 7 ont essuyé des tirs d'armes à feu et 4 ont fait l'objet de tentatives d'attaques, précise l'IBM dans un rapport. Au cours de ces attaques, 75 membres d'équipage ont été pris en otages, 14 ont été kidnappés et un a été tué. Le Golfe de Guinée, lieu d'une intense activité pétrolière sur la côte ouest-africaine, devient un sujet de préoccupation avec 15 incidents répertoriés incluant trois détournements. Le seul Nigeria compte pour 11 cas de piraterie dans cette région, dont 9 avec des armes à feu. Un navire de ravitaillement offshore avec 15 membres d'équipage a été détourné. Quelque 14 autres membres d'équipage de 4 navires différents ont par ailleurs été kidnappés. En dehors du Nigeria, trois incidents ont été signalés en Côte d'Ivoire, dont le détournement de deux tankers, Le Moniteur du commerce international, mai 2013.

Cet ouvrage est en vente chez votre libraire
et auprès des éditions A.Pedone
13 rue Soufflot 75005 Paris France
tel : + 33 (0) 1 43 54 05 97 - Email : librairie@apedone.net - site : www.pedone.info

Extrait de l'ouvrage :
L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime
Sous la dir. de Constance Chevallier-Govers et Catherine Schneider
EAN : 978-2-233-00767-4
éditions A.Pedone 2015

priori exclue d'autant plus qu'elle posait des questions administratives et juridiques difficiles à régler et que la jurisprudence Karachi[1] faisait craindre aux armateurs de voir leur responsabilité engagée.

Et de fait, les pratiques professionnelles apparemment orthodoxes semblent respecter ce refus d'emploi des SMP. Ainsi en Afrique de l'ouest les compagnies pétrolières et off shore s'abritent derrière l'emploi des forces militaires locales, il est vrai, encadrées par des conseillers privés. En océan Indien, les seules EPE ont longtemps été fournies par la marine nationale soit dans le cadre d'une convention permanente pour les thoniers, soit au coup par coup sur accord de Matignon pour des navires jugés particulièrement vulnérables ou sensibles (par exemple pour le transport de matériel militaire sur des navires affrétés par le ministère de la Défense).

Mais le tabou a fini par être levé et la présence de gardes privés à bord de navires battant pavillon français reconnue publiquement par Francis Vallat, le président du Cluster maritime français : « *Des bateaux battant pavillon français utilisent des sociétés privées en toute illégalité. Le gouvernement est au courant et ferme les yeux. Le jour où il y aura des morts, on sera dans une situation juridique catastrophique* »[4]. Pour bénéficier des EPE, les seules autorisées, les armements à la pêche restent encore prioritaires. Le tiers environ des demandes des armements au commerce n'est pas satisfait, faute d'effectifs disponibles ou en raison des délais, aussi les armateurs font-ils maintenant l'assaut du gouvernement pour légiférer et autoriser les gardes privés armés, arguant du détournement de concurrence et menaçant plus ou moins explicitement de dépavilloner.

Longtemps rejeté par les autorités maritimes françaises tant publiques que marchandes l'embarquement d'équipes de protections privées est maintenant revendiqué par les armateurs français. En moins de trois ans les points de vue ont considérablement évolué alors même que la situation sur le terrain du moins en Océan Indien a changé favorablement. Un colloque de l'Ecole Militaire en mars 2010 sur les sociétés militaires privées avait permis d'aborder la question du recours aux Entreprises de Service de Sécurité et de Défense (ESSD), leur nouvelle appellation, dans le secteur maritime et de constater le rejet unanime et « définitif » dont il faisait l'objet tant de la part de l'Etat que du secteur marchand[5]. Armateurs de France réclame maintenant la possibilité d'employer des VPD (Vessel Protection Detachment) tandis que la marine nationale sans changer de credo (une mission régalienne), cesse de prétendre à l'exclusivité de la protection des navires marchands du pavillon. Mais si l'idée a fait ainsi son chemin auprès des partenaires « de terrain », force est de constater que l'Etat français procède avec lenteur et prudence. La situation actuelle n'est pas satisfaisante d'autant moins que le recours aux ESSD présente des difficultés réelles (I) que seule une loi peut résoudre (II).

[4] Le marin.fr 22 novembre 2012.
[5] FILLON (JL) « Quel avenir pour les sociétés militaires privées maritimes ? » *Bulletin d'études de la marine* n° 49 août 2010.

Cet ouvrage est en vente chez votre libraire
et auprès des éditions A.Pedone
13 rue Soufflot 75005 Paris France
tel : + 33 (0) 1 43 54 05 97 - Email : librairie@apedone.net - site : www.pedone.info