

Comment protéger la navigation maritime ?

13/11/2008



Le Courbet vient de terminer l'accompagnement du Sea Horse, un sablier belge sous pavillon néerlandais.

crédits: Ministère de la Défense

Le vice-amiral américain Gortney, qui dirige la Combined Maritime Forces Component, estimait récemment ne pas avoir les moyens d'assurer la protection des 20 000 navires transitant au large des côtes somaliennes. De nouvelles mesures de sécurité pourraient donc comporter l'intégration d'agents de sécurité privés à bord des navires, a indiqué l'adjoint de Gortney, le Commodore Winstanley.

Ces déclarations ont relancé l'appétit des compagnies de sécurité, qui, ces dernières semaines, ont multiplié les actions de prospection auprès des armateurs. Selon une rumeur persistante en provenance de Londres, des assureurs maritimes ont proposé une réduction des primes des polices d'assurance en cas d'intégration de personnels de sécurité à bord des navires transitant au large des côtes somaliennes. Blackwater, qui a récemment réaffirmé son intérêt pour ce type de missions, fait monter la pression en laissant entendre qu'il est en discussion avec une dizaine d'armateurs. Le groupe américain propose un service d'escorte à partir du "McArthur", un ancien navire océanographique pouvant emporter trois vedettes rapides et deux hélicoptères OH-6, avec un équipage d'une quarantaine d'officiers de sécurité.

Face aux réticences de plusieurs experts maritimes, le groupe américain appuie sa communication sur l'usage de systèmes non létaux (laser et Long Range Acoustic Device). Une communication ciblée, car, du côté des professionnels de la mer, c'est pour l'heure une opposition formelle à la course aux armements. L'international Maritime Bureau (IMB), soucieux de ne pas provoquer une escalade de la violence, maintient sa position sur le refus d'usage d'armes à bord de navires civils. Cette position est partagée en France par Anne-Sophie Avé, directrice générale des Armateurs de France, qui exclut l'emploi de privés. Une solution qu'elle juge « irresponsable », rappelant notamment que les marins ne veulent pas être accompagnés de personnels armés. Elle estime que la sécurité des navires passe par le renforcement du mécanisme de contrôle naval volontaire, voire — à « l'extrême limite et de façon ponctuelle » — par la présence, à bord, d'équipes des commandos de marine, comme cela est le cas sur des navires du Programme Alimentaire Mondial (PAM). Selon elle, la sécurité en mer doit rester une compétence régalienne, avec, au besoin, une participation financière des armateurs au maintien sur zone de bâtiments militaires.



Le Ponant, à Djibouti

crédits: Ministère de la Défense

Accompagnement du pétrolier
Algrave

crédits: Ministère de la Défense



L'escorte offerte par la Marine française aux navires marchands, au sein de la zone de patrouille et de sécurité maritime, instituée fin août 2008, doit constituer les prémices d'un service plus large offert par les marines de l'Union européenne. Par ailleurs, Anne-Sophie Avé met en garde les compagnies qui feraient appel à des équipes de sécurité privées embarquées en raison des risques juridiques. Des réserves partagées par plusieurs responsables des sociétés de sécurité françaises, mais également britanniques. Ils soulignent également l'imbrication des cadres législatifs en mer et les risques judiciaires pour les armateurs et les privés en cas de blessures ou de mort d'homme par rapport aux différentes interprétations de la légitime défense.

Côté français, il ne peut y avoir d'ambiguïté, estime le général Poncet, président de Prevention Risk Group (PRG), «Au regard de la législation, il nous est impossible d'embarquer des personnels armés sur des navires civils battant pavillon français, le réaliser ou affirmer le faire en l'état actuel exposerait la société qui s'y aventurerait à des poursuites pénales», déclare-t-il. «Nous sommes prêts à assurer une formation des équipages, une aide et une expertise technique en matière de mesures défensives et de dissuasions, voire d'assurer le conseil et l'escorte de négociateurs, mais pas question de s'embarquer sur des navires civils», ajoute le président de PRG. Tous estiment que ce déploiement de personnels privés ne stoppera pas les pirates, mais augmentera les risques de violences et déplacera les actions vers des navires non protégés, qui resteront nombreux, la plupart des armateurs ne pouvant assumer les coûts de protection des privés.

La frégate grecque
Themistokles escorte le
navire As Salaam, le 3
novembre dernier.

crédits: OTAN AF South

l'OTAN face aux pirates

L'arrivée au large des côtes somaliennes, la semaine dernière, des bâtiments du Nato Standing Maritime Group 2 (SMG2), dans le cadre de l'Operation Allied Provider, devrait limiter les capacités d'action des pirates. Le destroyer italien "Durand de la Penne", la frégate grecque HS "Themistokles" (F 465) et la frégate britannique HMS "Cumberland" (F85) vont ainsi assurer l'escorte des navires du PAM et le ravitaillement des forces de l'Onu à Mogadiscio. Quatre autres navires du SMG2, la

frégate FGS "Karlsruhe", le navire de Soutien FGS "Rhön", la frégate turque TCG "Gokova" (G496) et le destroyer USS "The Sullivans" (DDG-68), vont assurer des missions de surveillance.

Une présence internationale qui va encore s'étoffer avec l'arrivée prochaine de la frégate russe "Neustrashimy", tandis que les états-majors indiens et sud-coréens étudient l'envoi de bâtiments. Alors qu'il y a quelques jours, la marine française a remis aux autorités somaliennes une dizaine de pirates interceptés en mer, plusieurs sources rappellent qu'un simple ajustement du droit permettrait de clarifier le cadre des poursuites pénales applicables aux pirates devant les tribunaux européens.

Cependant, cette approche purement navale élude l'origine du problème que constitue l'instabilité somalienne. Sans règlement de la crise, il y a peu de chance de voir la piraterie disparaître, estime un observateur, pour qui les pirates réduiront la voilure le temps de s'adapter à la présence navale occidentale. Afin de pérenniser la sécurisation de la zone, il est indispensable d'aider au renforcement des marines des Etats riverains, notamment yéménite. Une assistance qui doit permettre d'étoffer les moyens déployés par Sanaa à partir d'Al Mukalla, et d'aider à la mise en place d'unités navales à partir de l'île de Socotra.



Le destroyer italien Durand de la Penne, au large de la Somalie il y a quelques jours.

crédits: OTAN AF South