



HAL
open science

LA SÉCURITÉ DANS LA PÉNINSULE ARABIQUE

Anthony Chamboredon

► **To cite this version:**

Anthony Chamboredon (Dir.). LA SÉCURITÉ DANS LA PÉNINSULE ARABIQUE: Conférences et tables rondes autour du Contre-Amiral Antoine Beussant, Commandant de la zone maritime de l'Océan indien (Alindien) 2013-2016. Anthony Chamboredon. Lexis Nexis, 2016. hal-03819307

HAL Id: hal-03819307

<https://hal.science/hal-03819307>

Submitted on 16 Jan 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LA SÉCURITÉ DANS LA PÉNINSULE ARABIQUE

SOUS LA DIRECTION DE
Anthony Chamboredon

CONFÉRENCES ET TABLES RONDES

autour du Contre-Amiral Antoine Beaussant,
Commandant de la zone maritime
de l'Océan indien (Alindien) 2013-2016



INTRODUCTION

- 2 Droit à la sécurité et développement durable de la péninsule arabique
Anthony Chamboredon

Première partie

LA PIRATERIE EN OCÉAN INDIEN

- 4 Panorama de la piraterie en océan indien et enjeux juridiques
Contre-Amiral Antoine Beaussant
- 12 La lutte contre la piraterie maritime en Egypte
Mona Makram-Ebeid
- 13 Aperçu rapide de la piraterie en droit international
Monzer Debiane
- 17 L'intégration des droits contre la piraterie maritime dans l'océan indien
Anthony Chamboredon
- 21 La piraterie dans l'océan indien, remarques conclusives
Pascal Chaigneau

Deuxième partie

LES NOUVELLES CRISES AUTOUR DU GOLFE

- 22 Crises autour du Golfe : jeu des puissances mondiales ou essor d'acteurs régionaux ?
Contre-Amiral Antoine Beaussant
- 26 Les changements dans l'ordre régional
Abdulnasser Jamal Alshaali
- 28 La fracture Sunnites/Chiites, nouvelle grille de lecture des crises autour du Golfe
Frank Tétart
- 32 La politique d'Obama au Moyen-Orient : observations
Awadh Al Breiki
- 34 Les ruptures stratégiques au Moyen-Orient et dans le Golfe arabe
Pascal Chaigneau
- 36 Remarques conclusives
Hervé Crès

ANNEXES

- 38 Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires
- 44 Contributeurs
- 47 Programmes des conférences

Droit à la sécurité et développement durable de la péninsule arabe



Anthony Chamboredon

Universités Paris Sorbonne
Abu Dhabi et Paris Descartes
Sorbonne Cité

Le Contre-Amiral Antoine Beaussant a commandé les forces françaises aux Émirats Arabes Unis (Comfor FFEAU) et la zone maritime de l'océan Indien (Alindien) du 1^{er} août 2013 au 1^{er} août 2016¹. La zone de responsabilité de l'Alindien s'étend du Sud du canal de Suez à l'Ouest, et à l'Est jusqu'aux limites Ouest des eaux du Myanmar, de l'Indonésie et de l'Australie. L'Alindien participe à la protection des ressortissants français, à la promotion de la politique de défense de la France, à l'animation des relations militaires bilatérales avec les différents pays de la zone ; il contribue à la sécurité des espaces maritimes, à la stabilisation et au maintien de la paix ; il a également conduit depuis 2014 des opérations militaires comme « l'opération Chammal », la coalition *Inherent Resolve* de lutte contre Daech en Irak et en Syrie.

Il est suffisamment rare qu'un officier français de ce rang s'exprime publiquement, à l'université, aux Émirats Arabes Unis, sur un sujet aussi stratégique que la sécurité de la péninsule arabe pour le saluer. Nous le remercions pour l'amitié et la confiance qu'il nous a témoignées en acceptant d'inaugurer par ses conférences sur la sécurité dans la péninsule arabe, notre programme de recherche en Droit comparé du développement durable.

La sécurité et la paix sont, d'évidence, les premières conditions du développement durable². Le développement durable ne peut être envisagé dans un pays menacé par l'insécurité. « *La guerre exerce une action intrinsèquement destructrice sur le développement durable* »³. Les forces armées françaises ont notamment pour mission d'agir en faveur de la paix et du droit international. « *Les opérations de gestion de crise, visant à faire cesser les situations de violence, notamment*

en cas de déstabilisations régionales ou de défaillances d'États » ... « sont susceptibles de prendre des formes diverses, qu'il s'agisse de maintien de la paix, d'interposition, de sécurisation des approches maritimes ou aériennes d'États faillis, de lutte contre les trafics, la piraterie ou le terrorisme, d'assistance à un gouvernement ou de contre-insurrection. Leur objectif politique principal est de rétablir et de maintenir les conditions de sécurité nécessaires à une vie normale »⁴. Si la prévention des conflits est l'objectif prioritaire d'une démarche qui cherche à garantir le développement durable, la prévention des conflits se fonde aussi sur le principe d'un développement durable⁵. « *Maintenir la paix et la sécurité internationales et (...) : prendre des mesures collectives efficaces en vue de prévenir et d'écarter les menaces à la paix et de réprimer tout acte d'agression ou autre rupture de la paix, et réaliser, par des moyens pacifiques, conformément aux principes de la justice et du droit international, l'ajustement ou le règlement de différends ou de situations, de caractère international, susceptibles de mener à une rupture de la paix* »⁶. Les conflits que nous connaissons aujourd'hui ne sont-ils pas souvent les conséquences de problèmes de développement, de pauvreté, d'accès à l'eau, à l'alimentation, à l'éducation ? Le prétexte du choc des civilisations ou des idéologies ne vient souvent qu'après. Indissociables et interdépendants, sécurité et développement durable se renforcent mutuellement⁷.

Le principe du développement durable est que toute croissance économique réponde « aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs »⁸. Lorsque l'on parle de développement durable, tous les aspects de la vie humaine sont ainsi concernés : l'environnement, les ressources énergétiques, l'économie, les marchés, la consommation, les relations sociales et le travail, les libertés fondamentales. Il s'agit ainsi de promouvoir simultanément l'équité sociale, l'efficacité économique

4. Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, Direction de l'information légale et administrative : Paris, 2013.

5. Wangari Maathai, militante du Green Belt Movement, Prix Nobel de la Paix en 2004 : « La paix sur terre dépend de notre capacité à protéger notre environnement ».

6. La Charte des Nations Unies, Chapitre I.

7. « Si les sociétés humaines ont acquis et développent aujourd'hui des capacités réactives et d'adaptation inédites face aux crises, le monde du début du XX^e siècle est aussi caractérisé par un sentiment de vulnérabilité lié aux changements environnementaux globaux, aux enjeux géopolitiques de l'énergie, aux crises multifformes concernant l'accès aux ressources et, d'une manière globale, aux problèmes de sécurité humaine. » V. Sécurité et environnement, Nicolas Clinchamps, Christel Cournil, Catherine Fabregoule, Geetha Ganapathy-Dore, avant-propos de : Bertrand Badie, coll. : Droit(s) et développement durable, Bruxelles, Bruylant, 2016

8. Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, Notre avenir à tous (aussi appelé rapport Brundtland, du nom de la présidente de la commission, Mme Gro Harlem Brundtland, Our Common Future, Oxford: Oxford University Press, 1987. Principe 3 de la Déclaration de Rio : « *Le droit au développement doit être réalisé de façon à satisfaire équitablement les besoins relatifs au développement et à l'environnement des générations présentes et futures* ».

1. Avant d'occuper ce poste, il a été directeur du service de soutien de la flotte à Toulon, conseiller marine à l'état-major particulier du Président de la République, et commandant de sous-marin nucléaire. Il est diplômé d'AgroParisTech.

2. Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD). Voir aussi, La sécurité en tant que facteur de développement : Revue de l'OCDE sur le développement 3/2001 (n° 2), p. 137-152

3. Principe 24 de la Charte de Rio.

et la qualité environnementale. Cela implique plus de *solidarité* entre les États, entre les générations, entre les membres d'une société afin de mieux partager les ressources, une *précaution* dans les décisions afin de limiter les risques de catastrophes comme limiter les émissions de CO₂ pour freiner le changement climatique par exemple, la *participation du public* à la prise de décision sur des projets durables, enfin une *responsabilité* renforcée pour ceux qui dégradent l'environnement comme par exemple faire payer une taxe aux industries très polluantes.

Le développement durable se traduit juridiquement comme un droit – et tout d'abord un droit de l'homme : « *Toute personne a droit à un niveau de vie suffisant pour assurer sa santé, son bien-être ... Toute personne a droit à ce que règne, sur le plan social et sur le plan international, un ordre tel que les droits et libertés ... puissent y trouver plein effet* »⁹. Les 17 objectifs de développement durable (ODD) affirmés par les 193 États membres des Nations unies les 26 et 27 septembre 2015 à New York traduisent le souhait partagé par la communauté internationale de « *transformer les vies tout en préservant la planète* »¹⁰. Depuis le sommet de Rio de 1992, la nécessité d'intégrer l'idée de durabilité à toute stratégie de développement a progressé ; l'accord de Paris de décembre 2015 sur le changement climatique, en est encore une illustration¹¹.

Des pays du Levant jusqu'à l'Arabie et le Yémen, la sécurité de la péninsule arabique n'a jamais autant conditionné le développement durable de l'ensemble de notre planète. Depuis longtemps, cette « poudrière » du monde est malheureusement la victime des guerres, des guerres civiles, des génocides, de la pauvreté, du terrorisme, de la criminalité organisée, des dégradations de l'environnement.

La question de la sécurité de la péninsule arabique se pose d'abord en mer ; le long des rives de l'océan indien, la piraterie maritime vise aussi bien des navires de commerce et de pêche que des bateaux de plaisance. Les pirates se servent parfois d'armes sophistiquées, dans les ports et en pleine mer (plus de 1500 kilomètres au large des côtes). Ils prennent le contrôle d'un navire, s'approprient son contenu et négocient une rançon. Même si cette insécurité reste localisée, elle finit par peser très lourd sur le commerce mondial. Les causes de la piraterie maritime sont toujours les mêmes : la pauvreté renforcée par les pêches illégales, l'instabilité politique, et la proximité d'axes maritimes majeurs. Les moyens de lutte sont souvent inefficaces – Seules des actions concertées permettent de réduire cette criminalité. Si les pirates échappent aux catégories juridiques traditionnelles, une coopération juridique articule, d'une part, les besoins de sécurité et de souveraineté des États sur leurs eaux territoriales et, d'autre part, la liberté des mers garantie par le droit international. Quels sont les problèmes juridiques que pose la piraterie, et comment y répondre ? – Le Contre-Amiral Beausant nous invite à une réflexion sur ces enjeux juridiques en nous dressant un panorama des actions menées contre la piraterie maritime dans cette région si stratégique du monde (**Partie I**).

L'insécurité endémique de la péninsule arabique a bien sûr d'autres causes. La division de branches concurrentes de l'Islam, Sunnite majoritaire (présente en Arabie saoudite, en Jordanie, aux Émirats Arabes Unis et à Oman) et chiite minoritaire, qui domine dans le sud de l'Irak, dans l'ouest de la Syrie, dans l'est de la Turquie, dans le sud du Yémen ainsi qu'au Liban. Dans certains États, un islam politique

radical émerge en faisant une application très rigoureuse de la charia¹². Le Liban est très instable depuis la guerre civile. Le pays est composé d'une multiplicité de communautés, parmi lesquelles, des chrétiens, des musulmans sunnites et chiites, et des Druzes. Dès 2003, l'Irak du Nord, peuplé de Kurdes, acquiert une indépendance de fait ; le Sud est frappé par une guerre civile. Depuis 2012, l'État islamique répand une nouvelle vague de terreur dans toute la région et semble se continuer à se diffuser malgré la reconquête des territoires par les actions militaires d'une communauté internationale bien divisée.

La maîtrise des ressources, comme l'eau (si rare), en Palestine, entre la Turquie, la Syrie, et l'Irak (pour le contrôle des eaux de l'Euphrate), ou comme le pétrole (si abondant), dans les pays du Golfe, sont des enjeux stratégiques fondamentaux du développement durable. Ils relèvent spontanément de la sécurité nationale de l'ensemble de ces pays. Mais ces crises sécuritaires ne sont pas limitées à la région ; elles ont toutes une dimension mondiale. Les États-Unis ont implanté de longue date un réseau de bases militaires et ont forgé des alliances notamment avec l'Arabie Saoudite. Cela les a conduits à s'opposer à l'Iran et soutenir l'Irak dans la guerre Iran-Irak. Désormais autosuffisant grâce au gaz de schistes, les États-Unis adoptent une nouvelle diplomatie¹³. Les alliances se redéfinissent. Les nouvelles crises autour du Golfe sont-elles donc toujours le jeu des puissances mondiales, ou assistons-nous à l'essor de nouveaux acteurs régionaux ? – C'est par cette question que le Contre-Amiral Beausant nous propose un échange de vue sur la sécurité dans la péninsule arabique (**Partie II**).

En s'appuyant sur une analyse comparative et transdisciplinaire, notre programme de recherche en droit comparé du développement durable aborde des problématiques spécifiques à la région de la péninsule arabique. Les institutions nationales et internationales doivent y redoubler d'imagination pour créer les conditions d'un retour à la paix et à la sécurité. Il convient d'identifier les conditions d'une coopération et d'une coordination juridiques plus efficaces, pour proposer des solutions adaptées qui intègrent aux normes nationales et internationales les enjeux à long terme du développement durable.

12. V. Frank Tétart, La fracture religieuse Sunnisme/Shiisme, une nouvelle clef de lecture des crises dans le Golfe, *V. infra*.

13. V. Abdulnasser Jamal Alshaali, Shifts in Regional Order, *V. infra*.

BIOGRAPHIE

ANTHONY CHAMBOREDON

Professeur associé à Paris Sorbonne – Abu Dhabi (Psuad) depuis septembre 2013, en délégation de l'Université Paris Descartes, il dirige le programme de recherche de Psuad en Droit comparé du développement durable. Il enseigne le Droit privé en licence et le droit comparé en master, en particulier dans le master de Droit du développement durable. Ancien chargé de mission pour les relations internationales à l'Université Paris Descartes, il est fondateur et ancien directeur du master de Common law et Droit comparé. Il est titulaire d'un doctorat en droit privé de l'Institut universitaire européen de Florence et de Paris Ouest. Il publie dans les domaines du droit privé, et du droit comparé du développement durable.

9. Déclaration universelle des droits de l'homme, art. 25 et 28. Depuis Hobbes, jusqu'à Rousseau en passant par Locke, la sécurité est l'objet même de la société. Le souverain doit garantir cette sécurité. Les droits de l'Homme se sont historiquement constitués en référence à un droit naturel à la sécurité.

10. Objectif 16 : « *Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et ouvertes, assurer à tous l'accès à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes* ».

11. <http://www.cop21.gouv.fr/>. Le 12 décembre 2015, les 196 parties (195 pays et l'UE) de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ont adopté par consensus l'Accord de Paris.

Panorama de la piraterie en océan indien et enjeux juridiques



**Contre-Amiral
Antoine Beaussant**

Commandant de la zone maritime de l'océan Indien (Alindien)

Les grandes nations sont attachées au principe de liberté de la navigation. Si la haute mer n'appartient à personne, cela ne signifie pas que les espaces maritimes sont des lieux de non droit. Des règles coutumières remontent au développement du commerce maritime et des marines de guerre. Ce droit coutumier a été traduit dans une grande convention internationale : la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM/UNCLOS) dont les travaux avaient commencé dès les années 70 et qui a été signée à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982.

Cette convention est aujourd'hui le socle juridique sur lequel s'appuient toutes les autres conventions signées depuis, tout comme les législations nationales qui traitent des questions maritimes. Le rôle traditionnel des marines de guerre est conforté par la CNUDM qui

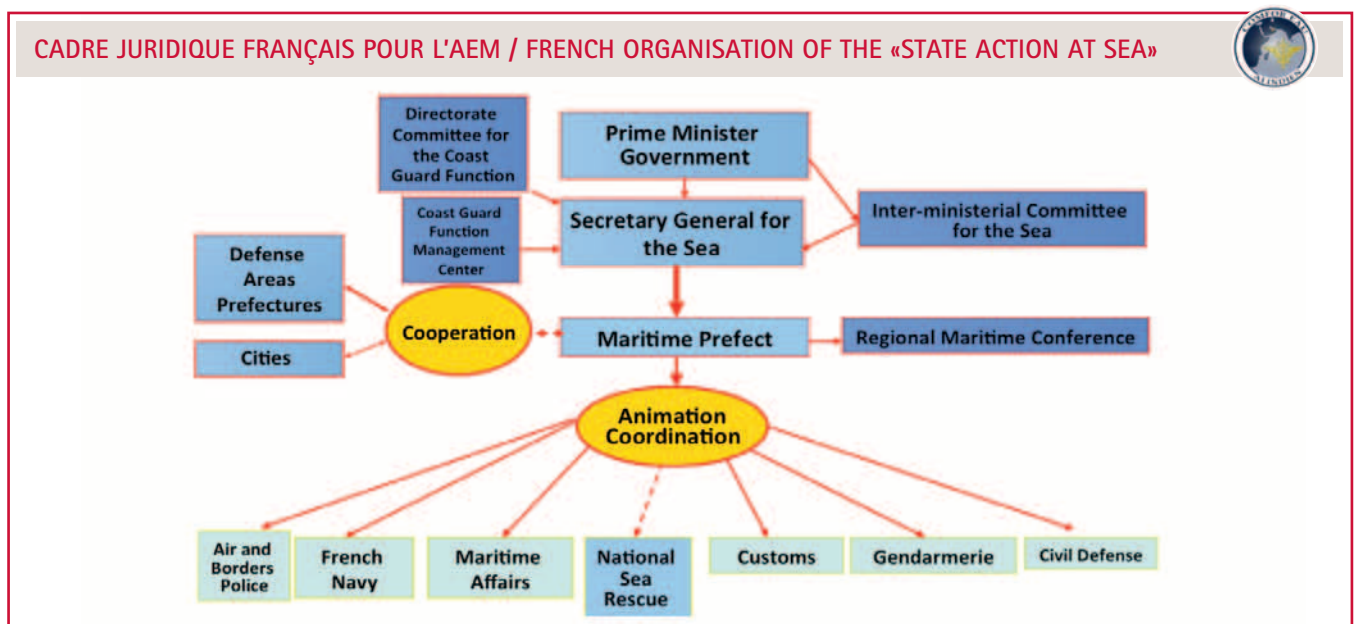
consacre deux grands principes : la liberté de la navigation en haute mer, et la responsabilité de l'Etat du pavillon. Or, la piraterie, qui menace le premier de ces principes, la liberté de navigation, et le second, la responsabilité de l'Etat du pavillon, requiert l'action des Etats à son encontre. La piraterie est un domaine qui illustre donc parfaitement les enjeux juridiques liés à l'action des Etats en mer.

1

Quel cadre juridique français pour l'action de l'État en mer (AEM) ?

A. L'ORGANISATION DE L'AEM

L'action de l'État en mer est interministérielle. C'est une responsabilité du Premier Ministre qui dispose au niveau central du Secrétariat



général de la mer (SG/mer), qui conduit la coordination de l'action des différents ministères (depuis le 28/01/2012, Michel Aymeric est le Secrétaire général). Localement, c'est le préfet maritime qui est préfet de la mer, c'est-à-dire un officier général de la marine à Toulon, Brest et Cherbourg. En océan Indien depuis 2007, Alindien a les fonctions de délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer (DDG-AEM). Il dispose d'une capacité juridique pour agir au nom de l'Etat français en océan Indien (lutte contre le trafic d'êtres humains, de stupéfiants, lutte contre la piraterie).

B. FONDEMENTS JURIDIQUES DE L'ACTION DU DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DU GOUVERNEMENT (DGG)

La France a été un des premiers signataires de la CNUDM. En 1994, une loi dite « force en mer » a traduit dans l'ordre juridique interne les principaux éléments de la CNUDM relatifs au statut des navires de guerre, aux habilitations de leurs commandants et au cadre juridique de l'emploi de la force en mer. Cette loi du 15 juillet 1994 s'est surtout concentrée sur la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants car la piraterie n'était pas encore d'actualité dans les années 90, même si CNUDM l'évoque très précisément. Le décret d'application de cette loi (19 avril 1995) régleme l'emploi de la force et précise en particulier les conditions de tirs sur un contrevenant (tir d'avertissement, comprenant le tir de semonce, puis trois tirs d'arrêts à 300/200/100m. Tir au but ou reprise de vive force, si le capitaine du navire n'obtempère pas).

D'ailleurs, pour permettre aux bâtiments de guerre d'agir, les commandants français reçoivent une habilitation. Ce ne sont pas des officiers de police judiciaire, comme les policiers ou les gendarmes, mais ils ont certains pouvoirs légaux pour :

- rechercher et constater les infractions en mer ;
- exercer des mesures de coercition contre les biens et les personnes, employer la force si nécessaire ;
- et enfin, exercer des mesures restrictives ou privatives de libertés vis-à-vis de personnes soupçonnées de conduire des activités illicites.

La marine nationale n'est pas la seule à participer à l'action de l'Etat en mer, d'autres administrations y concourent (affaires maritimes, douanes, et d'autres...). Mais la spécificité de la marine nationale, c'est d'être la seule à disposer de moyens hauturiers permettant de couvrir l'ensemble des océans dans la durée. La marine nationale dispose aussi de savoir-faire spécifiques pour les actions de vive force en mer, quand il s'agit de prendre d'assaut les navires de trafiquants de drogue, ou de terroristes/pirates qui sont lourdement armés et agressifs. Ce modèle français n'est pas partagé par tous : par exemple aux Etats-Unis, ce sont les *Coast Guards* qui assurent ces missions, les bâtiments de l'*US Navy* n'ont pas les mêmes capacités d'action dans le domaine juridique.

Voici donc présenté le cadre légal français, qui prévaut sur tous les océans.

Venons-en à l'océan Indien, comment la piraterie s'y est-elle développée ?

FONDEMENTS JURIDIQUES



1. Convention internationale

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 10 décembre 1982 (UNCLOS), ou Convention de Montego Bay.

2. Loi française

Loi n° 94-589, 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

3. Décret d'application français

Décret n° 95-411, 19 avril 1995 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer.

2

Développement de la piraterie en océan Indien

Dans les années 70, les trafics autour des licences de pêche en Somalie et une dérive mafieuse ont conduit des gens de mer vers des activités illicites et, in fine, à mener des attaques de cibles d'opportunité, en commençant par les petits bateaux. Certains clans se sont organisés, le premier, clan *Darod*, et son sous-clan *Majerteen*. La filière s'est organisée en mettant en place une structure opérationnelle, un entraînement spécifique en se dotant de matériel *ad hoc*, etc. Des organisations se sont mises en place avec des noms trompeurs comme les Somali *Coast Guards*.

Une très bonne organisation des pirates a permis en définitive une extension géographique et quantitative entre 2008 et 2011 (en 2006 12 attaques, pic de 192 attaques en 2010). Les pirates ont montré une forte adaptabilité en diversifiant leurs modes d'action. Au début, ils s'en prenaient aux petits navires, lents et vulnérables, puis est venue l'utilisation de boutres plus discrets, puis de gros navires qui servaient de bateau-mère pour aller loin et durer plus longtemps à la mer, et enfin des attaques en meutes, attaques plus longues.

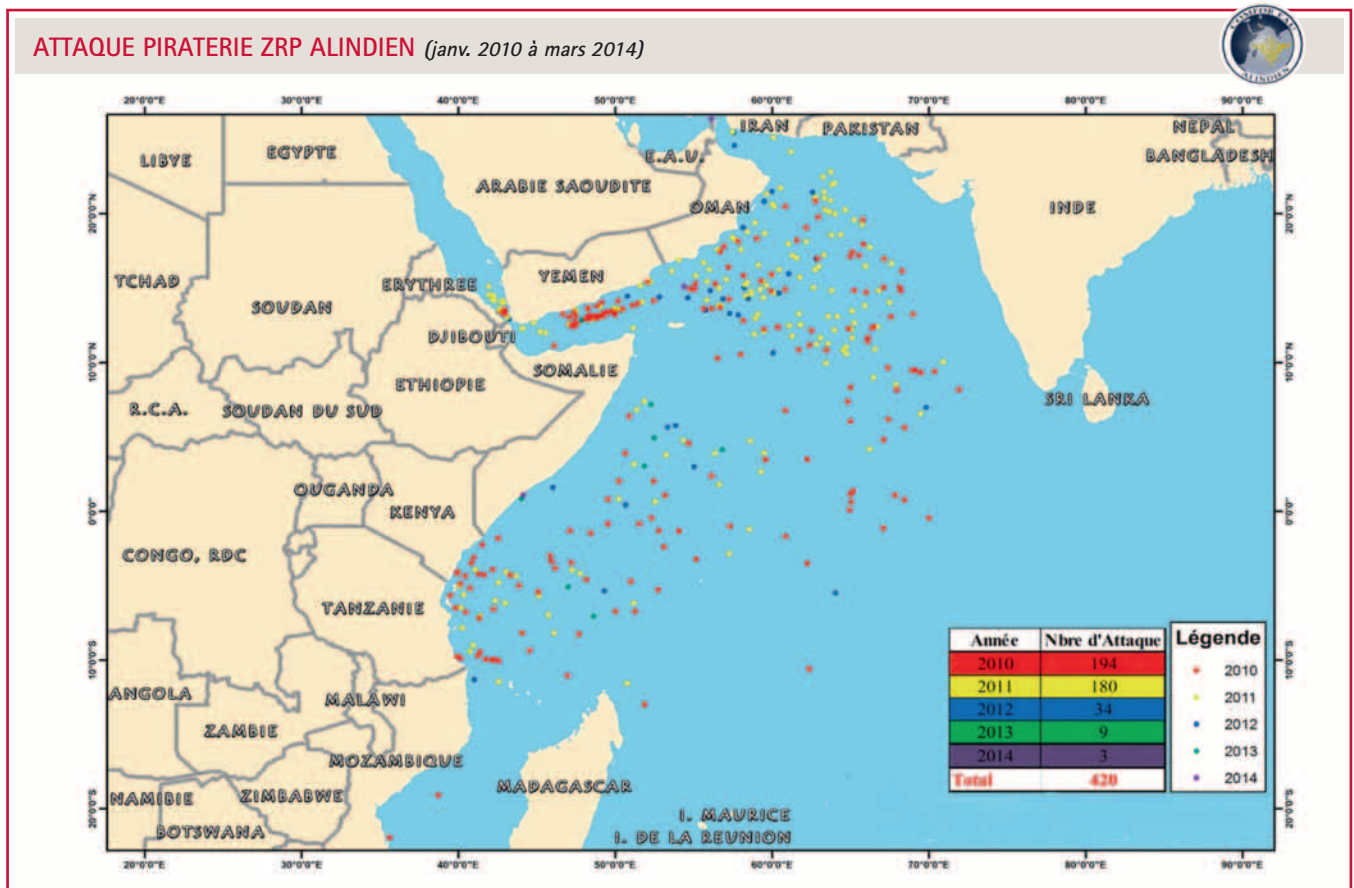
L'argent affluant, il y a eu une professionnalisation de l'activité de piraterie : équipement plus technologique, raids de très longue distance, temps de formation pour les pirates, organisation paramilitaire de certains groupes avec des codes de conduite (cracher, toucher une femme, désobéir, dédommagement de la famille en cas de décès, etc.). L'objectif, en revanche, restait le même : l'appât du gain, avec un montant moyen des rançons en constante augmentation (4M\$ en 2010, 5M\$ en 2011, 6M\$ en 2012).

C. COMMENT CE CORPUS EST-IL MIS EN ŒUVRE ?

Au terme de la CNUDM, les marines de guerre ont un rôle décisif en mer : elles assurent la protection des navires de commerce de leur pavillon national. Elles garantissent également la liberté de navigation dans des conditions sûres (contre les pirates, les terroristes, en cas de catastrophe naturelle...)

Pour illustrer ce propos, en prenant l'exemple français, 1/3 de l'activité de la marine française est consacrée à l'action de l'Etat en mer (cela recouvre le sauvetage, la lutte contre les trafics illicites, la protection de l'environnement, etc.).

La vocation de la marine est donc duale : à la fois marine de guerre entraînée au combat de haute intensité, et aussi chargée de la protection des intérêts de l'Etat et de ses ressortissants.



A. CETTE PIRATERIE A DES CONSÉQUENCES MULTIPLES

Cette piraterie, et plus particulièrement la piraterie « industrielle » a eu des conséquences multiples sur le monde du transport maritime :

- augmentation du coût du transport (allongement des routes, accroissement des coûts dû aux vitesses rapides, augmentation des primes d'assurances) ;
- modification de l'architecture navale, mises en place d'équipements de protection nouveaux (permet d'aller de l'avant, mais coûte cher),
- formation des équipages (veille, réaction, etc.);
- développement des équipes de protection armées embarquées (équipes spécialisées dédiées à la protection du navire).

B. SUR QUELS OUTILS LES ÉTATS SE SONT-ILS APPUYÉS POUR COMBATTRE CE PHÉNOMÈNE ?

Sur la CNUDM bien sûr, mais pas uniquement. La CNUDM définit précisément l'acte de piraterie (article 101) : Il s'agit, en haute mer, de tout acte illicite de violence, de détention ou toute déprédation, commis à l'encontre de personnes ou de biens, à des fins privées (différence avec le terrorisme, buts politiques ou idéologiques). Selon la convention, la piraterie doit être réprimée, mais aussi tous les actes ayant pour but de l'inciter, la faciliter, ou encore l'intention-même de la commettre. La CNUDM prévoit que les bâtiments de combat ne peuvent agir que sur les navires de leur nationalité. La lutte contre la piraterie est ainsi une exception qui donne le droit, et même qui impose un devoir, d'action universelle. Dans les eaux territoriales, il est impropre d'évoquer la piraterie, on parlera de brigandage maritime ou de vol à main armée qui relève de la juridiction de l'État côtier, selon les lois locales.

C. QU'EN EST-IL CONCERNANT LA SOMALIE ?

Nous sommes en présence d'un Etat failli, qui n'est pas en mesure d'assurer l'ordre public sur ses côtes ni dans ses eaux territoriales, et encore moins dans ses approches. Le Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU) est alors venu donner un cadre légal à des actions plus adaptées, pour permettre aux Etats volontaires de lutter efficacement contre la piraterie dans cette région.

RÉSOLUTIONS DU CONSEIL DE SÉCURITÉ DE L'ONU

13 depuis 2008

Prorogant le mandat jusqu'en décembre 2016.

- Patrouiller dans les eaux territoriales somaliennes afin de prévenir et éliminer les actes de piraterie et vols à main armée en mer, dans le respect du droit international ;
- Réprimer tous les actes de piraterie et de vols à main armée en mer, commis dans les eaux territoriales somaliennes, dans le respect des règles du droit international relatives à la piraterie en haute mer.

Le CSNU a ainsi voté plusieurs résolutions (1814, 1816, 1838, 1846, 1851) dès mai 2008 (pour mémoire l'attaque du Ponant a débuté le 4 avril 2008). Deux nous intéressent particulièrement pour leurs conséquences juridiques et pratiques :

- la résolution 1816 du 2 juin 2008 autorise les Etats qui participent à la lutte contre la piraterie à pénétrer dans les eaux territoriales somaliennes, après s'être déclarés auprès du gouvernement somalien

comme participant aux actions de coopération internationales de lutte contre la piraterie ;

- la résolution 1851 du 16 décembre 2008 va même plus loin puisqu'elle autorise les Etats à lutter à terre en Somalie contre la piraterie. Les autorités somaliennes doivent donner leur accord préalable à chaque Etat et le notifier au secrétaire général des Nations-Unies.

Le CSNU a rappelé que ces deux résolutions étaient exceptionnelles, réservées à la Somalie, limitées dans le temps, et surtout qu'elles ne créaient pas un droit coutumier susceptible ensuite d'être revendiqué dans d'autres cas. Dans l'esprit de cette dernière résolution, l'Union européenne a pris le 23 mars 2012 la décision d'autoriser les forces navales engagées dans l'opération Atalanta à s'attaquer à des dispositifs de pirates sur le sol somalien.

3

Quid de l'action de la France ?

Ses réponses se sont construites progressivement, alors que la piraterie prenait de l'importance.

Dans le cadre d'une opération baptisée Alcyon, la France a répondu, dès novembre 2007, aux appels du Programme alimentaire mondial (PAM) pour assurer l'acheminement de l'aide humanitaire à la Somalie, gravement menacée par la famine et les actes de piraterie. Entre novembre 2007 et février 2008, 30 000 tonnes de vivres acheminés ont permis de venir en aide à plus de 2 millions de Somaliens. Dans ce cadre, la France a créé ses premières équipes de protection embarquées (fusiliers marins français). À la suite de l'opération du Ponant, la France a joué un rôle moteur, avec l'appui de l'Espagne, dans la décision de l'Union européenne de déclencher l'opération Atalanta.



Par ailleurs, à chaque fois que ses ressortissants ont été attaqués, la France a fait le choix systématique de conduire des opérations de libération d'otages et de poursuivre les pirates en justice (le Ponant en 2008, Carré d'As Et Tanit en 2009, Tribal Kat 2011 : 22 pirates appréhendés et déferés devant la justice française). Pour le cas du

Ponant, les pirates avaient été appréhendés après une poursuite sur le territoire de la Somalie. L'accord de l'Etat somalien avait été obtenu au préalable. Les avocats ont essayé de contester la légalité de cette intervention, en vain. Les pirates ont été condamnés en juin 2012 à des peines allant de 7 à 10 ans de prison. Pour le Carré d'As, les peines allaient de 4 à 8 ans de réclusion. Dans ces affaires, le magistrat poursuit les pirates non pas pour "crime de piraterie" qui n'existe plus en droit français, mais sur des incriminations pénales pertinentes : homicide, séquestration, prise d'otages, association de malfaiteurs, détournement de navire, etc.

Un autre axe d'effort pour diminuer le risque «piraterie» a consisté à diffuser des informations

Depuis 2001, le contrôle naval volontaire en océan Indien (CNVOI) est un protocole de coopération entre la marine française et les armateurs français, sous l'égide du premier ministre. Ce dispositif permet à tous les navires français dont les armateurs en font la demande de bénéficier d'informations et de conseils de prévention. Ils signalent leur itinéraire et leur position, ce qui permet leur suivi par l'état-major d'Alindien et une intervention rapide en cas de difficultés. En retour, ils reçoivent les alertes piraterie et les zones de danger à éviter. Le contrôle naval volontaire s'étend sur toutes les zones de l'océan Indien identifiées "à risque".



En outre, la marine a donné de nombreuses conférences dans différents cadres comme celui du regroupement des Armateurs de France, pour aider les compagnies maritimes à prémunir leurs navires contre les attaques. Il s'agissait de donner des conseils : vitesse, face à la vague, obstacles pour monter à bord, fermeture des accès, moyens d'alerte et de transmission, fiches réflexes, entraînement de l'équipage. C'est cet ensemble de mesures qui constitue les Best Management Practices, qui ont participé à la lutte efficace contre la piraterie.

Toutes ces réponses étaient donc du ressort du pouvoir exécutif. Les problèmes juridiques qui sont apparus ont également imposé une évolution du droit interne.

Revenons un peu en arrière. En juin 2002, la marine nationale intervenait en Atlantique à bord du Cargo Winner et appréhendait l'équipage de ce navire qui transportait 2 tonnes de cocaïne.

EVOLUTION DU DROIT FRANÇAIS



La décision de la Cour européenne des droits de l'homme, «*Medvedyev*», du 10 juillet 2008 est à l'origine de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 (loi «Alindien»).

Cette loi est relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer.



En juillet 2008, la Cour européenne des droits de l'Homme (CEDH) dans son arrêt *Medvedyev* condamne la France en affirmant que la détention de l'équipage du Winner (sur le trajet retour du Cap Vert à Brest) était illégale car il n'y avait pas de contrôle d'un juge indépendant en cas de privation de liberté. Tirant les conséquences de cet arrêt, la France s'est dotée d'un dispositif législatif adapté : la loi du 5 janvier 2011. Elle autorise les commandants de bâtiment de la marine nationale, dans une phase pré-judiciaire, à :

- mettre en œuvre des mesures de coercition à l'égard de présumés pirates ou trafiquants ;
- puis à appliquer «des mesures restrictives ou privatives de liberté» (MRPL) conformes aux prescriptions de la CEDH.

Concrètement, lorsqu'est décidé l'application de MRPL, le DDG saisit le procureur (pour Alindien, le tribunal de grande instance de Paris) qui doit informer le juge des libertés et de la détention (JLD). Ce dernier dispose de 48 heures pour prononcer une ordonnance de prolongation des MRPL, qui doit être notifiée aux pirates, ce qui, du fait des problèmes de langue, de délais, de décalage horaire, nécessite un réel savoir-faire.

La France dispose ainsi aujourd'hui d'un dispositif juridique efficace et cohérent. L'opération Tribal Kat entre le Yémen et la Somalie (sept 2011) a permis de sauver une ressortissante FR et de remettre à la justice FR 7 présumés pirates en appliquant les nouvelles modalités de cette loi du 5 janvier 2011.

Enfin, dernière évolution : le développement d'« entreprises de services de sécurité et de défense » (ESSD), particulièrement dans le domaine de la protection des navires. En plus des mesures et moyens évoqués précédemment, et au même titre qu'un grand nombre d'États du pavillon, la France a adopté un cadre légal autorisant et encadrant le recours à des services de protection privée des navires. Le constat est que l'Etat répond favorablement à environ 70 % de la trentaine de demandes reçues chaque année. Mais ces demandes sont croissantes et le déploiement de ces équipes présente des contraintes d'ordre logistique ou diplomatique qui ne sont pas toujours compatibles avec les délais commerciaux très contraints des professionnels, ce qui ne permet pas de garantir de manière certaine la protection de l'ensemble des navires français. Ces entreprises permettront ainsi de répondre au besoin de sécurité en mer.

Néanmoins, l'Etat français entend mettre en place un dispositif d'encadrement strict en fixant des normes et en vérifiant leur bonne

application : il y a ainsi certification des entreprises, des dirigeants et des agents par l'Etat, obtenue en amont de l'autorisation d'exercice de leur activité. La professionnalisation des acteurs doit être assurée : les dirigeants et gérants devront être titulaires d'une autorisation d'exercer, et les agents d'une carte professionnelle aux fins d'attester l'honorabilité et les aptitudes professionnelles des acteurs du secteur. Les compétences portent tout autant sur les aspects liés à la protection elle-même, que sur les compétences maritimes.

Le dispositif repose sur les principes suivants :

- l'action sera strictement limitée à la légitime défense ;
- l'armement est strictement délimité : définition des catégories d'armes et munitions autorisées, modalités d'acquisition, de détention, de transfert, ainsi que des conditions dans lesquelles elles sont embarquées et stockées à bord ;
- l'Etat contrôlera à terre et à bord des navires à quai, tandis que les commandants de bâtiments de l'Etat disposeront de pouvoirs de contrôle, notamment pour intervenir à la suite d'incident en mer ;
- l'activité est seulement autorisée dans des zones à haut risque de piraterie, et sur certains types de navire définis par décret.

La France a donc adapté son droit interne. Mais elle s'est également attachée à faire évoluer le droit international.

4

Initiatives de la communauté internationale

Les premières ont concerné le domaine militaire

La principale est le déclenchement de l'opération Atalanta, décidé par le Conseil de l'Union européenne le 10 novembre 2008, à l'appui des résolutions du CSNU. Elle prévoit le déploiement d'une force navale au large des côtes somaliennes, pour une durée initiale de 12 mois, qui a été prolongée à diverses reprises jusqu'en décembre 2014.

Elle a pour mission de : fournir une protection aux navires affrétés par le PAM et l'escorte des navires de l'AMISOM (mission de l'Union africaine en Somalie) ; protéger les navires marchands de tous pavillons qui transitent dans le nord de l'océan Indien ; recourir aux moyens nécessaires, y compris à l'usage de la force, pour dissuader, prévenir et intervenir face aux actes de piraterie ; contribuer à la surveillance des activités de pêche au large des côtes de la Somalie.

Atalanta a également négocié, début 2009, des accords d'extradition des pirates arrêtés dans le cadre de l'opération. Ces accords permettent de traduire les pirates devant la juridiction d'un Etat dont la législation est adéquate (Kenya, Seychelles, Maurice). Différents pays de l'Union Européenne sont contributeurs à l'opération Atalanta.

Deux autres coalitions mènent des actions purement militaires, sans prolongement judiciaire, pour lesquels elles s'en remettent aux Etats.

- TF151, coalition à l'initiative des Américains, depuis le 12/01/2009 ;
- TF508 au titre de l'OTAN depuis le 17/08/2009 ;
- Il existe aussi des déploiements nationaux de bâtiments de lutte contre la piraterie : l'Inde ou le Japon, par exemple, participent à la protection de l'ensemble du commerce maritime, tandis que d'autres comme la Russie ou l'Iran se concentrent sur la défense de leurs intérêts propres et donc de leur pavillon national.

Complétant ces dispositifs militaires, l'Organisation maritime internationale (OMI) a édicté des recommandations pour les compagnies maritimes

Les *Best Management Practices* (BMP, déjà évoquées) ou bonnes pratiques. Régulièrement remises à jour, les BMP prennent en compte l'évolution du mode opératoire des pirates. Elles ont montré leur efficacité. Face à la faculté d'adaptation des pirates, le moyen le plus efficace pour contrer un assaut de pirates se révèle être les équipes de protection embarquées (EPE).

Nombre d'EPE disponibles en océan Indien :

- à Djibouti : 4 ;
- aux Seychelles : 15 (dédiées en permanence aux thoniers-senneurs opérant à partir des Seychelles).

Nombre d'EPE : la demande a constamment augmenté au cours des 5 dernières années

- 2009 : 22 ;
- 2010 : 24 ;
- 2011 : 36 ;
- 2012 : 43 ;
- 2013 : 44 répartis comme suit : 15 sur thoniers, 10 sur navires de commerce, 19 sur des affrétés défense Etats ou entreprises privées.

Une approche plus globale

En parallèle aux réponses militaires et de l'OMI, la communauté internationale a promu une approche globale (*comprehensive approach*) pour renforcer les capacités des Etats riverains de l'océan Indien, singulièrement de la Somalie. Il s'agit de traiter les **causes** de la piraterie, par des actions à terre, et pas seulement les **symptômes** que constituent les attaques à la mer. De grandes initiatives méritent d'être relevées :

- **Code de conduite de Djibouti** : Il a été signé en 2009 sous l'égide de l'OMI, et vise à mettre en place un outil de répression de la piraterie dans la zone de la Corne de l'Afrique en favorisant 4 piliers :
 - entraînement dans l'ensemble des pays de la région,
 - recueil d'information sur la situation maritime,
 - partage et diffusion de l'information pertinente,
 - mise en place de législations nationales.

L'UE, à la suite du code de conduite de Djibouti, finance le projet MARSIC : des cours sont dispensés dans un centre de formation et de documentation à Djibouti. (MARSIC : Enhancing Maritime Security and safety through Information sharing and Capacity building). Pour le partage de l'information, 3 centres sous régionaux ont été mis en place (Sanaa, Mombasa, et Dar Es Salam). Chaque pays partie doit disposer d'un point de contact national pour faire circuler l'information relative à la piraterie : diffuser les menaces, alertes, attaques, demandes de soutien... La France a désigné Alindien comme «point focal de l'information» depuis mars 2012. L'état-major effectue une veille 365 jours par an / 24 heures sur 24.

- **EUCAP NESTOR** : Mission civile de l'UE qui a débuté à l'été 2012 en complément des missions Atalanta et « EU-TM Somalia » et qui a pour objectif de renforcer les capacités maritimes de 8 pays de la Corne de l'Afrique (sauf la Somalie). L'objectif est pour ces 8 pays la formation d'une police côtière et de magistrats, et de s'assurer du caractère effectif de toute la chaîne pénale: de l'élaboration d'une loi aux techniques d'enquête, puis au jugement. On note donc la diversité des initiatives et actions internationales pour répondre à la piraterie :

- dispositifs militaires pour la prévention, la surveillance et l'intervention ;
- actions civiles pour l'aide aux Etats de la région ;
- efforts communs pour les conseils et le soutien aux navires ;

- elles vont de la réaction immédiate à la construction à long terme d'institutions étatiques cohérentes dans l'ensemble de la région.

- **MASE** : Le programme MASE (Maritime Security) associe 22 Etats régionaux de l'Afrique orientale, australe et de l'océan Indien pour renforcer la sécurité maritime en océan Indien par la mise en œuvre d'une stratégie régionale et d'un plan d'action régional adopté. C'est un programme financièrement soutenu par l'UE, qui l'a adopté au printemps 2013. L'objectif est de mobiliser les Etats de la région et renforcer leurs capacités pour leur permettre de prendre en charge la sécurité maritime dans la région sous tous ses aspects, pas uniquement la piraterie (même si la lutte contre cette dernière menace en constitue actuellement l'objectif principal). Il s'agit de développer la coopération de ces Etats pour améliorer leur efficacité dans tout le spectre des missions d'action de l'Etat en mer.

5

Situation de la piraterie début 2014

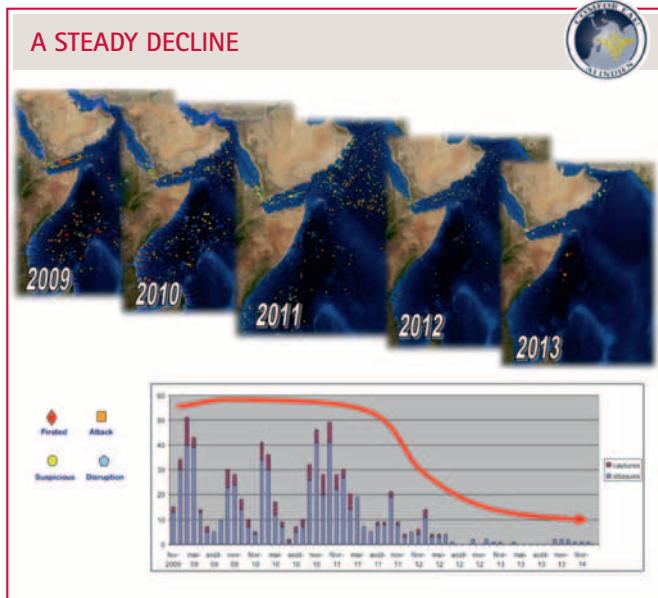
Face aux évolutions de la situation, les pirates se sont adaptés. En 2011-2012, au plus fort de la piraterie, les pirates ont choisi de cibler des navires à haute valeur (pétroliers et chimiquiers). Le nombre de captures, en baisse, a entraîné des conséquences sur le montant des rançons demandées : l'inflation est particulièrement perceptible pour les navires de haute valeur (pétroliers) - (jusqu'à 20 M\$ demandés).

Le niveau de violence à l'encontre des otages s'est accru dans le but d'augmenter les rançons et d'accélérer leur versement. Certains équipages ont été affamés, des commandants de bâtiment ont été assassinés, certains équipages se sont vus relâchés par fractions, en fonctions des nationalités. La nervosité des pirates s'est accrue contre les forces anti-piraterie : les tirs contre les hélicoptères se sont faits plus fréquents.

Les pirates ont déporté leurs activités. Des attaques ont eu lieu plus près des côtes dans le détroit de Bab el Mandeb, à proximité des côtes omanaises, du fait des flux importants qui y transitent. Ces attaques avaient pour but de contourner les dispositifs militaires, et de profiter de la faible vigilance des équipages des navires qui transitaient hors de la zone traditionnelle de piraterie. Des attaques dans des zones de mouillage ont été reportées (à Mombasa et à Salalah). Ces attaques, dans les eaux territoriales ont impliqué la responsabilité des Etats riverains qui ont dû se mobiliser dans la lutte contre la piraterie.

A. UN DÉCLIN CONFIRMÉ

Les chiffres montrent un déclin puis un arrêt des actes de piraterie depuis l'été 2012. Nous constatons ainsi que la piraterie revient à son niveau d'avant 2009 aussi bien en nombre, mais également en terme de mode opératoire.

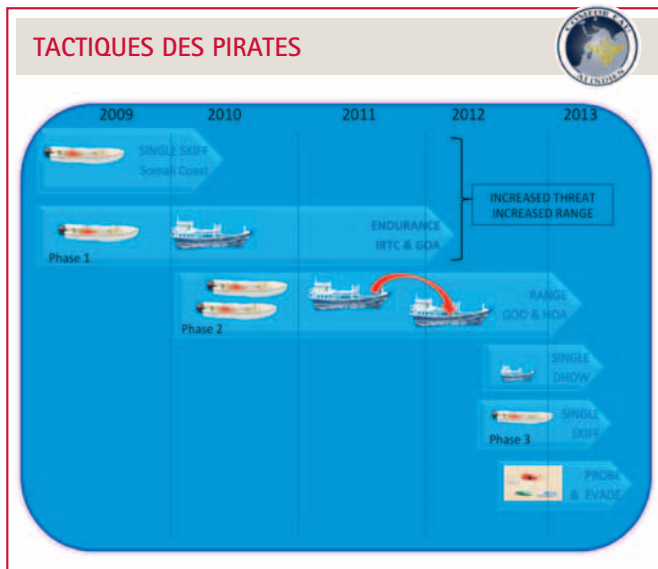


Depuis la fin de l'année 2011, les dispositions ont porté leurs fruits :

- les dispositifs militaires anti-piraterie ;
- l'application des BMP ;
- les équipes de protection embarquées.

Ceci conduit à :

- la traduction des pirates devant les tribunaux ;
- l'affaiblissement notable de la piraterie ;
- l'apparition de dissensions internes au sein des groupes de pirates.



Néanmoins, déclin ne veut pas dire arrêt de la piraterie. Le dernier événement majeur est la tentative d'acte de piraterie par 5 pirates d'origine somalienne contre un pétrolier, le MV NAVE ATROPOS, en janvier 2014. Après les avoir repéré grâce à notre coopération au sein de la *Combined Maritime Forces*, ces pirates, qui agissaient à partir d'un *dhow*, ont été appréhendés le 17 janvier 2014 par la frégate Siroco, bâtiment de la marine nationale qui agissait de la cadre de l'opération européenne Atalanta. Ils ont été retenus à bord pendant 10 jours, avant d'être remis aux autorités judiciaires des Seychelles, afin d'y être jugés.

B. LA FIN D'UN MODÈLE ÉCONOMIQUE - CHANGEMENT DE BUSINESS PLAN

Les investisseurs de la piraterie ont changé d'activité. Les risques, les captures moins nombreuses, les problèmes de recrutement, les pressions des institutions somaliennes sur la logistique des pirates, à terre, ont désorganisé leur activité.

Depuis septembre 2012 sont apparues des équipes de protection somaliennes pour les navires de pêche. Ces équipes ont recruté au sein des clans qui avaient été très actifs dans la piraterie auparavant. En somme, après avoir effectué une analyse des coûts et des risques, les pirates se sont reconvertis dans d'autres activités plus lucratives.

6

L'évolution est donc favorable. Pourtant, il y a toujours des problématiques en instance

Les interventions en mer sont juridiquement complexes. L'arsenal juridique pour combattre la piraterie est constitué d'une multitude de cadres légaux qui se superposent : loi de l'État du pavillon du navire sur lequel on intervient, différents contrats en vigueur (armateur, affréteur, assureur), loi de l'État côtier, loi de l'État qui intervient, limites juridiques des alliés qui interviennent également, ou encore le positionnement géographique du navire.

Se pose ainsi le problème du droit à appliquer : faut-il choisir le droit des conflits armés ou droit commun. Les procédures liées au droit commun sont lourdes et très exigeantes. Elles doivent être recevables devant des juges aux traditions juridiques différentes (constatations, recueil des preuves), dont les pratiques sont peu adaptées à l'environnement maritime.

QUEL EST LE DROIT APPLICABLE?



L'approche libérale s'oppose à l'approche régalienne. L'approche anglo-saxonne a favorisé un cadre législatif favorable à l'emploi de sociétés de sécurité privées avec des gardes armés privés. Cette approche considère que la piraterie est une affaire privée concernant les armateurs qui doivent se protéger eux-mêmes lorsqu'ils traversent des zones à risques. Les assureurs et les sociétés de sécurité doivent prendre des mesures d'ordre privé pour contenir le phénomène. Selon l'approche des pays de droit romain comme la France, la police et la justice sont des responsabilités régaliennes. C'est un signe de progrès d'une société que de ne pas laisser ses membres se faire justice eux-mêmes. Les sociétés privées sont un risque, comme l'ont prouvé les dérives de *Blackwater* en Irak. Dans la confrontation de ces deux visions, on peut souligner les différences entre le droit anglo-saxon, moins conceptuel et plus pragmatique, rapide à s'adapter à une nouvelle situation, et le droit romano-germanique, plus théorique, marquant clairement une distinction entre droit privé et droit public, plus lent à réagir et à s'adapter à des situations nouvelles. Mais la présence massive de gardes armés en mer pose des problèmes :

- problème de la maîtrise de la violence en dehors de tout contrôle étatique. Par exemple, que fait-on des prisonniers arrêtés par des gardes privés ?
- risques de bavures sur les communautés locales de pêcheurs. Des plaintes de pêcheurs yéménites sont reçues régulièrement ;
- développement des armureries flottantes pour contourner les législations nationales qui encadrent le transit des armes et munitions ;
- problème de transit des équipes de protection embarquées (EPE) dans des Etats tiers, qui font l'amalgame entre forces étatiques, EPE, et pistoleros des entreprises privées.

On peut également faire une analyse économique de la problématique. Aucun des protagonistes *privés* n'a intérêt à voir la piraterie diminuer. Les sociétés de sécurité privées, ainsi que les assureurs, du fait de la hausse des primes, tirent un revenu substantiel de l'insécurité. Une approche ultra-libérale ne fera que prolonger le problème.

Problème de l'impunité des pirates : rares sont les pays qui acceptent de juger et incarcérer les pirates. L'Union Européenne refuse leur extradition vers les pays qui pratiquent la peine de mort. On estime que 70% des pirates capturés sont relâchés, faute d'un dispositif judiciaire cohérent.

Problème des voiliers de plaisance en océan Indien : les voiliers sont particulièrement vulnérables face au risque de piraterie (lenteur, facilité d'abordage). Les plaisanciers peuvent mettre en avant leur liberté, mais celle-ci est étroitement liée à l'exercice de leur responsabilité. Les imprudences de certains voiliers mettent en danger la vie d'autrui.

La communication des pirates

À de nombreuses reprises, les pirates ont véhiculé des clichés, relayés dans médias occidentaux :

- la piraterie serait une réponse au vol de ressources halieutiques traditionnelles ;
- la piraterie est née pour répondre au déversement de déchets toxiques au large de la Somalie ;
- les pirates seraient des Robins des bois des temps modernes.

Or, la nature criminelle des activités de piraterie ne fait aucun doute :

- les pirates tuent des innocents, et génèrent de nombreuses souffrances ;
- la piraterie ne profite pas aux communautés locales. A-t-on déjà vu le revenu de la piraterie financer une école ou un puits ?
- la piraterie entraîne la destruction des sociétés traditionnelles ;
- la piraterie ne fait qu'aggraver les famines.

En conclusion, les seules solutions pour faire face à la piraterie à long terme sont le traitement des racines à terre et maintien de la vigilance en mer. En même temps qu'on reconstruit, il faut porter exercer une pression contre les promoteurs, les organisateurs et les financiers de la piraterie. En s'attaquant aux navires du Programme Alimentaire Mondial, ils ont contribué aux famines de ces dernières années. Ce sont des criminels et il faut les poursuivre. Le meilleur moyen d'exercer cette pression sur les responsables de la piraterie est de lutter contre le blanchiment des rançons, qui se fait à l'étranger.

BIOGRAPHIE

ANTOINE BEAUSSANT

De août 2013 à 2016, il a commandé la zone maritime de l'océan Indien (ZMOI) et des forces maritimes de l'océan Indien (Alindien). Alindien et son état-major sont basés à Abu Dhabi. Composé d'une cinquantaine de militaires, officiers et sous-officiers des trois armes, l'EMIA Alindien exerce habituellement son contrôle opérationnel depuis la terre. En tant qu'Alindien, il exerce son autorité sur une zone maritime s'étendant du Sud du canal de Suez à l'Ouest, et à l'Est jusqu'aux limites Ouest des eaux de la Birmanie, de l'Indonésie et de l'Australie. Ses missions revêtent plusieurs aspects : contribuer à la stabilisation et au maintien de la paix dans la zone ; contribuer à la sécurité des espaces maritimes ; conduire des opérations militaires à dominante maritime ; participer à la protection des ressortissants français, promouvoir la politique de défense de la France et animer les relations militaires bilatérales avec les différents pays de la zone.

La lutte contre la piraterie maritime en Egypte



Mona Makram-Ebeid

Université américaine
du Caire

L'Egypte est toujours la plus grande puissance économique, politique et culturelle du monde arabe. Elle est située à l'un des carrefours géostratégiques les plus importants de la planète, une voie essentielle au commerce international et à la force de frappe mondiale des Etats-Unis. Son traité de paix avec Israël est l'une des pierres angulaires de la stabilité dans la région, qui a préservé trois générations d'Israéliens et d'Arabes d'une destinée de guerres. La plupart des jeunes Egyptiens souhaitent construire un pays qui leur offre les perspectives d'une vie meilleure et qui continue à diriger la région en termes d'influence politique, de culture et de diplomatie.

Ils veulent que leur pays tire parti de sa capacité à être le poumon économique de la région et savent que cela nécessitera au XXI^e siècle que l'Egypte soit étroitement reliée au monde, stable, et soumise aux règles du droit international et à la modération des marchés libres. L'Egypte et les Etats-Unis ont des intérêts communs fondamentaux dans la sécurité régionale : la lutte contre le terrorisme, le traité de paix de non-prolifération arabo-israélien.

Le canal de Suez est une source de revenus lucrative pour l'Etat égyptien. Les recettes du troisième trimestre 2013 ont été établies à 1326 milliards. Pendant cette période, environ 4224 navires ont traversé le canal, attirant plus de capitaux étrangers dans le pays que tout autre pan de la croissance économique égyptienne. Malgré tout, les Egyptiens ont grandement souffert du terrorisme islamique durant l'année passée, essentiellement causé par les Frères musulmans. Il n'est pas surprenant que le peuple se soit rassemblé par millions le 30 juin de l'année dernière pour demander leur départ avec le soutien de l'armée, départ qu'ils ont obtenu. C'était le seul moyen de prévenir une guerre civile.

Aujourd'hui, les pays occidentaux ont une occasion stratégique de construire une relation plus forte, plus équitable avec un gouvernement égyptien enraciné dans le consentement du peuple et qui est responsable devant lui.

Il est intéressant de remarquer que malgré une relation stratégique de 30 ans entre l'Egypte et les Etats-Unis, menacée par une accumulation de ressentiment au Caire comme à Washington pour des divergences politiques (notamment le soutien des Etats-Unis aux Frères musulmans), les intérêts respectifs de l'Egypte et des Etats-Unis continuent à converger, et pourraient appeler à davantage de coopération. Ainsi les Etats-Unis ont-ils demandé la création, pour plusieurs années au moins, d'une route sécurisée pour le transport et la

logistique au moment où les forces américaines quittent l'Afghanistan. Il est donc crucial que les Etats-Unis reviennent complètement leur politique militaire. L'Egypte organise le transport par le canal du matériel de protection et de formation pour la lutte contre le terrorisme, principale menace à laquelle elle est confrontée aujourd'hui.

D'autres exercices conjoints comprennent Eagle Arena, qui est un exercice aérien et naval en mer Rouge et dans la péninsule du Sinaï. Iron Cobra est un exercice des forces spéciales. En août 2013, le gouvernement Obama a annulé Bright Star après la destitution de l'ancien président par le peuple. Les spécialistes pensent que l'annulation de cet exercice a coûté aux Etats-Unis sur le plan stratégique. Washington a non seulement perdu une influence précieuse sur le gouvernement égyptien, mais a aussi mis en péril les intérêts de la sécurité des Etats-Unis en Egypte comme la sécurité du canal de Suez, en empêchant un entraînement essentiel au renforcement des capacités navales de l'Egypte.

Voici quelques-unes des recommandations pour sécuriser le canal de Suez :

1. Améliorer le renseignement, la surveillance et les capacités de reconnaissance.
2. Développer une sécurité intérieure responsable et effective en Egypte.
3. Les actions pour protéger la circulation dans la région de Suez ne doivent pas seulement être initiées par le Gouvernement, mais aussi par l'industrie du transport maritime elle-même, par une meilleure compréhension de l'état de la sécurité en Egypte et des menaces pesant sur leurs biens.

BIOGRAPHIE

MONA MAKRAM-EBEID

Présidente de la Commission des Droits Sociaux du Conseil national des Droits de l'homme, Mona Makram-Ebeid a été membre du parlement égyptien de 1990-1995, sénatrice en 2012 et 2013. Conseiller à la Banque mondiale pour la région MENA de 1992-1996, expert à l'ONU au sein de la Commission pour les politiques de Développement (CPD) et expert régional pour les États arabes au sein du programme des Nations Unies « Capacité 21 » de 2000-2003. Présidente fondatrice de l'Association for the advancement of education (ONG). Membre du Groupe international de consultation pour le Moyen-Orient au Centre d'Études Stratégiques et Internationales (CSIS) de Washington. Fondatrice de l'Organisation arabe des Droits de l'homme. Officier la Légion d'honneur. Elle enseigne à l'Université américaine du Caire et à la Sorbonne Abu Dhabi.

Aperçu rapide de la piraterie en droit international



Monzer Debiane

Juge au Liban et conseiller juridique au département de la Justice d'Abu Dhabi¹

Pour la plupart des gens, la piraterie est le plus souvent associée à un passé lointain et bien antérieur à la domination de la scène politique par les Etats-nations. Pourtant, le troisième plus vieux métier du monde est toujours très vivant et prospère, souvent aux dépens de vies humaines, des intérêts économiques, de la paix et de la sécurité. En réalité, la piraterie s'est développée dangereusement ces dernières années, à l'exception de l'année 2013 où les taux de piraterie maritime ont vraiment baissé pour la première fois, mais peut-être seulement pour un temps.

D'un point de vue de la perspective historique, la piraterie est probablement aussi ancienne que la civilisation humaine, il en est fait mention et elle est rapportée dans de nombreux incidents qui remontent aussi loin que le Digeste de Justinien en 529 av. J.-C. Cependant, la piraterie ne se limitait pas forcément aux agressions en mer, mais comprenait également une large gamme d'activités qui servaient parfois des desseins politiques. Par exemple, les pirates étaient aussi envisagés comme des mercenaires potentiels au service des intérêts politiques des Etats disposés à les employer, et dans ce cas, ils s'engageaient dans ce qu'on appelait les corsaires, activité qui impliquait l'attaque des navires marchands et non marchands d'autres Etats. L'activité de corsaire, néanmoins, était perçue comme un comportement acceptable dans la mesure où elle servait les intérêts politiques des Etats, mais elle fut finalement interdite par les Traités de Westphalie en 1648.

Alors que les corsaires semblent avoir disparu, la piraterie en elle-même a persisté. Les Etats ayant des intérêts navals et maritimes ont tenté à plusieurs reprises de trouver des moyens de la réprimer, notamment la Grande-Bretagne qui a édicté une série d'actes et de lois aux XVII^e, XVIII^e et XIX^e siècles, mais sans résultat. Il a fallu attendre 1920 pour que les Etats décident finalement d'agir collectivement contre la piraterie. Premièrement, il devenait évident que la piraterie ne menaçait pas seulement les vaisseaux et les navires, mais la totalité du commerce international et de ses potentiels de croissance ; deuxièmement, elle mettait en péril les activités économiques dans différentes régions et était une entrave potentielle au commerce mondial ; troisièmement, la nature sauvage de certaines

attaques obligeait de nombreux législateurs à la considérer aussi comme une menace pour la race humaine. Considérant tout cela, il n'est pas surprenant que la piraterie ait été l'un des problèmes ayant contribué à la naissance du principe de compétence universelle.

De nombreux instruments juridiques internationaux ont été mis au point afin de lutter contre la piraterie et de la supprimer. Le plus marquant d'entre eux a été la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer, qui fut suivie de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS), laquelle demeure, jusqu'à aujourd'hui l'accord juridique international sur la piraterie le plus important.

Les autres accords et conventions comprennent la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988, l'Initiative de sécurité contre la prolifération (ISP) dont l'objet est d'interdire les navires suspects, le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, qui met l'accent sur la gestion de la sécurité des ports et des navires, et enfin, des accords régionaux telle l'Initiative de sécurité maritime régionale dont l'objet est la gestion des initiatives de sécurité maritime dans les eaux d'Asie du Sud Est.

En dépit de l'apparente abondance de législation internationale, la démarche juridique visant à éradiquer la piraterie s'accompagne encore d'un certain nombre de vides juridiques importants, de problèmes et de controverses. Par exemple, la définition de la piraterie de l'UNCLOS établit un certain nombre de conditions pour qu'une action soit définie comme de la piraterie. Selon l'article 101 de l'UNCLOS, on entend par piraterie « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire (...) agissant à des fins privées, et dirigé : contre un autre navire (...), ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ».

Premièrement, la définition établit qu'un acte d'attaque doit être commis à des fins privées, c'est à dire dans le but de procurer des bénéfices personnels aux pirates, et cela exclut immédiatement des actions à des fins politiques de même que les attaques à visée terroriste. Le problème est que la piraterie perpétrée par le terrorisme est le plus grave sujet de préoccupation aujourd'hui, tout particulièrement à la lumière du pouvoir naissant de mouvements idéologiques radicaux qui ont eu recours à la piraterie comme un moyen de financer leurs activités. Il existe très peu de doute, par exemple, sur la question de l'existence d'un lien entre les pirates de Somalie, d'une part, et les terroristes d'Al-Qaïda, qui aspirent à attaquer des cibles civiles et militaires au Moyen-Orient, en Europe voire même en Amérique du Nord d'autre part.

Une deuxième controverse liée à la définition actuelle de la piraterie est que celle-ci requiert l'implication d'au moins deux vaisseaux ou navires dans un incident. Par conséquent, des attaques, qui seraient menées sur un seul navire par des individus (par exemple des invités, des employés, etc.) qui seraient à bord du navire, sans impliquer un second navire, ne tomberaient pas dans la définition de la piraterie.

1. En préparation d'une thèse sur La piraterie maritime internationale, sous la direction du professeur Jean-Yves de Cara, Université Paris Descartes – Paris Sorbonne cité.

Troisièmement, la piraterie est seulement reconnue comme telle lorsqu'elle survient en haute mer, c'est à dire hors de la compétence des Etats. Ceci est peut-être l'une des plus grandes causes de faiblesse de la répression de la piraterie. A titre d'illustration, l'article 100 de l'UNCLOS dispose : « tous les Etats coopèrent dans 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. » Toutefois, cela signifie aussi que si une attaque survient à l'intérieur des eaux territoriales d'un Etat, alors les autres Etats ne pourront prendre l'initiative d'agir pour réprimer la piraterie. En plus de cela, une fois qu'une attaque a lieu à l'intérieur des eaux territoriales, elle est soumise au droit interne de ce pays, et donc, pour les attaques survenant dans les eaux territoriales, des douzaines de lois internes trouveront probablement à s'appliquer. Une telle controverse pourrait faire partie des facteurs permettant une croissance rapide de la piraterie dans les eaux d'Asie du Sud-Est de même que le long de la côte ouest de l'Afrique, particulièrement le long des côtes du Nigeria, de la Côte d'Ivoire, du Togo et du Gabon.

Cependant, le plus important est que les Etats ne sont liés par aucune obligation de contribuer à la répression de la piraterie. Certes, l'UNCLOS est un accord obligatoire, mais les actions exécutoires découlant de cet accord ne vont pas plus loin que de presser les Etats à coopérer pour la répression de la piraterie, et encore seulement si elle survient dans les eaux internationales. En elle-même, l'exhortation à aider les autres Etats dans des secteurs géographiques où aucune législation ne s'applique ne devrait pas inciter les Etats, et encore moins ceux qui n'ont pas d'intérêt politique ou économique direct, à combattre ou à réprimer la piraterie.

La controverse au sujet de la définition de la piraterie n'est pas le seul problème important à traiter lorsque l'on développe et que l'on améliore les instruments et méthodes disponibles pour la réprimer. Premièrement, il semble qu'il soit nécessaire d'établir un cadre juridique clair et unifié qui non seulement fournira une définition claire et stable de la piraterie et du terrorisme qui sont généralement liés, mais qui clarifiera aussi le problème de la compétence entre les Etats. Par exemple, il vaut la peine de mentionner qu'un crime constitutif de piraterie en haute mer pourrait être qualifié tout autrement dans d'autres juridictions, par exemple, de délit d'agression, avec des peines et des implications totalement différentes. Il est impossible de réprimer un crime mondial comme la piraterie avec une telle variété de lois et de peines.

De la même façon, il est important de résoudre les problèmes de compétence qui découragent souvent les efforts pour réprimer la piraterie. Alors que les pirates peuvent commettre leurs crimes pratiquement partout où une occasion se présente, les flottes des Etats ne peuvent s'interposer si les attaques ont lieu à l'intérieur des eaux territoriales ou dans les Zones Economiques Exclusives. Dans les faits, cela signifie que pourchasser et poursuivre les pirates d'un secteur maritime à un autre est impossible à de nombreuses forces navales du fait des limites complexes des Zones Economiques Exclusives s'étendant sur toute la surface des océans et des mers. Cette complexité juridique représente pour les pirates un paradis dans lequel ils peuvent prospérer impunément.

De ce fait, la piraterie dans le golfe d'Aden et dans la zone occidentale de l'océan Indien continue à faire peser une grave menace sur le commerce international, la paix et la sécurité. Alors que les efforts de la communauté internationale et de l'industrie du transport maritime ont permis une baisse importante des attaques de pirates, des actions menées par des gens de mer à l'encontre du droit international persistent, et le coût de la piraterie pour l'économie mondiale a été estimé aux alentours de 6 milliards de dollars en 2012.

Mais il importe de préciser à cet égard que dans les faits, la répression de la piraterie ne s'opère pas forcément par les poursuites militaires ou par la force, mais aussi de bien d'autres façons, comme ce qu'ont

fait les EAU au sujet des crises de piraterie somalienne, et qui a contribué à faire baisser le nombre d'attaques.

Ainsi, du fait de leur position géographique, et en tant que membre du Conseil de coopération du Golfe (CCG) et pays exportateur de pétrole, les EAU, comme de nombreux pays de la région ont décidé d'agir positivement pour augmenter les efforts de lutte contre la piraterie, ce qui s'est traduit en réalité depuis avril 2011 par leur contribution financière au fond des Nations Unies, et qui a été suivi de nombreuses autres mesures, comme :

- une participation active au groupe de communication sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes ;
- l'organisation de la conférence annuelle sur la lutte contre la piraterie ;
- une participation militaire active ;
- un protocole d'entente avec le gouvernement de Somalie sur les efforts diplomatiques, la construction des capacités de sécurité et le développement économique ;
- la signature de l'accord sur le Code de conduite de Djibouti sur la lutte contre la piraterie ;
- la direction des efforts internationaux de la lutte contre la piraterie au large des côtes de Somalie (dont le groupe de contact a réuni sa 11e assemblée générale).

Et aussi la fourniture de soutien matériel aux membres actifs, comme les Seychelles, à travers :

- la construction d'une nouvelle base navale et de quartiers généraux pour les garde-côtes ;
- la fourniture d'un dispositif de radar avancé ;
- la fourniture de cinq bateaux de patrouille ;
- le soutien au développement économique et social.

Et également en apportant ce qui suit à la Somalie :

- la construction de cliniques en plus des hôpitaux centraux et des hôpitaux de campagne ;
- la réhabilitation d'établissements tels des hôpitaux, des écoles, etc. ;
- la reconstruction et la réhabilitation d'établissements publics ;
- la participation à la reconstruction d'infrastructures en plus du soutien au développement économique ;
- la participation à la réhabilitation, à l'entraînement et au développement des garde-côtes et à l'application de la loi ;
- la fourniture de nourriture et autres aides aux réfugiés de guerre.

Alors que le problème atteignait des niveaux alarmants ces dernières années, les attaques de pirates ont soudainement décliné en 2013, seulement 264 attaques ayant été dénombrées l'an dernier, ce qui représente une baisse de 40 % par rapport à 2011. Cependant, cette baisse pourrait être temporaire, et plus important, elle résulte d'une importante baisse des attaques de pirates dans un secteur, à savoir au large des côtes de Somalie où seulement 15 incidents ont été enregistrés en 2012, en comparaison des 237 incidents de 2011.

La baisse des attaques de pirates entre 2012 et 2014, cependant, ne signifie pas nécessairement que le problème s'est résolu ou que des solutions efficaces ont finalement été mises en œuvre. L'amélioration de la situation en Somalie résulte plutôt de plusieurs facteurs. Premièrement, les attaques à cet endroit en arrivent à représenter une si grave menace pour la sécurité mondiale et pour la paix que les marines internationales se sont portées volontaires pour patrouiller dans le secteur afin d'arrêter ou de réduire les attaques. Cette solution chère et coûteuse ne peut cependant être pérennisée. Deuxièmement, de nombreuses flottes commerciales ont recouru à une autre approche coûteuse, à savoir le recrutement d'un service de sécurité privé armé pour protéger et sauvegarder les vaisseaux ; mais on ne saurait tabler sur cette solution non plus, notamment au regard des conséquences qu'elle aurait sur le coût du commerce mondial.

Plus important, peut-être, cette période a assisté à la naissance d'un Etat centralisé et fiable en Somalie pour la première fois depuis des années. Cela signifie que non seulement la Somalie a de meilleures perspectives économiques et sociales qui présentent une alternative à la piraterie, mais implique également l'existence d'un Etat fort, capable de participer à la lutte contre les attaques maritimes à l'intérieur et dans les limites de ses eaux.

Mais le déclin de la piraterie dans son ensemble ainsi que des attaques au large des côtes de Somalie représente un succès limité, voire de courte durée. L'année même où les attaques ont chuté, la piraterie semblait prospérer dans un autre endroit, cette fois au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest, également une route vitale au commerce international. Comme les pirates somaliens, une partie des pirates nigériens semble aussi avoir des croyances et des inclinations idéologiques, ce qui signifie que la piraterie pourrait être utilisée tactiquement pour financer et soutenir les stratégies terroristes. En plus de cela, non seulement la piraterie semble-t-elle prospérer aujourd'hui au large des côtes du Nigeria, mais elle semblerait être l'un des types de pirateries les plus violents du monde, avec des attaques de plus en plus brutales et fatales. De la même manière, les attaques de pirates se sont aussi développées dans d'autres régions comme l'ouest de l'océan Indien. Ces attaques, néanmoins, ont bénéficié d'une couverture médiatique et d'une attention politique bien moindres, car elles n'ont pas eu pour objet des cibles de grande importance, mais visaient plutôt le commerce local et des bateaux de pêche.

Globalement, bien qu'il soit possible de réprimer temporairement la piraterie et à un coût élevé comme l'ont montré les programmes de lutte contre la piraterie ciblant la Somalie après 2011, la piraterie restera un problème et une menace pour la sécurité, particulièrement tant que ses causes principales persisteront. Selon Piracy Studies, au moins cinq facteurs saillants contribuent à déclencher la menace de la piraterie. Le premier facteur est la localisation géographique, particulièrement pour les régions proches des voies importantes de transport et de navigation. Le facteur géographique à lui seul constitue un intérêt pour les pirates, et toute faille de sécurité ou autre sur les routes de transport et de navigation est attirante pour eux.

Le deuxième facteur est la faiblesse de l'application des lois, non seulement au niveau régional, mais également au niveau international. Au niveau national, le défaut d'application de la loi résulte souvent de l'inaptitude de gouvernements faibles qui manquent de pouvoir et de moyens pour faire appliquer la loi et pour combattre la piraterie à l'intérieur ou à proximité de leurs eaux. Ce problème est en outre exacerbé par le défaut d'intérêt et de soutien de la communauté internationale, particulièrement dans les régions présentant peu d'intérêt politique, un facteur qui permet à la piraterie de se développer dans la mesure où les pirates trouvent refuge près des côtes des Etats faibles. Ce facteur a été mis en évidence dans des régions comme la Somalie où le délitement du gouvernement central a joué un rôle important dans la hausse de la piraterie. Un effet similaire a également été constaté au large des côtes du Nigeria où une application défailtante de la loi par l'Etat et un défaut d'intérêt et de priorité chez les autorités régionales et internationales ont contribué à nourrir l'ascension rapide des attaques de pirates en Afrique de l'Ouest.

Un troisième facteur encourageant la hausse de la piraterie est l'insécurité maritime. Bien que les pirates soient attirés par les régions pâtissant d'une faible application des lois, ils se développent et prospèrent dans des régions touchées par les conflits et la violence, des conditions qui créent la plupart du temps un environnement favorable aux activités illégales au nombre desquelles la piraterie. Les guerres civiles, les conflits régionaux et les guerres comptent comme autant de facteurs, et cela a été constaté dans des régions comme l'Afrique de l'Est, l'Afrique de l'Ouest, et l'océan Indien. Il importe

également de remarquer que de telles circonstances encouragent aussi la hausse de la piraterie parce qu'elles découragent ou empêchent le plus souvent la coopération entre les pays afin de combattre les menaces communes dont elle fait partie.

Le quatrième facteur contribuant à la piraterie moderne est la dislocation économique et la marginalisation des communautés côtières caractérisées par une faible application des lois et par l'insécurité maritime. Pour ces communautés marginalisées, la piraterie représente non seulement une source de revenus potentielle et viable, mais aussi un moyen permettant de s'affirmer et d'acquérir le pouvoir politique et économique. Ce facteur est également courant dans diverses régions où les groupes de pirates se forment au sein de communautés politiquement et économiquement marginalisées par l'Etat.

Un autre facteur important contribuant à l'émergence et à la prospérité de la piraterie moderne selon Piracy Studies est l'existence d'une tolérance culturelle qui confère de la légitimité aux pirates et à la piraterie. Sans le soutien des communautés qui fournissent de nouvelles recrues, créent un environnement favorable et abritent les pirates, la piraterie ne pourrait prospérer. C'est ce qui peut se produire lorsqu'une communauté est marginalisée et où la piraterie représente un important moteur de la communauté. Le soutien culturel se fonde aussi sur des valeurs sociales qui font des pirates des héros locaux ou qui considèrent la piraterie comme légitime, particulièrement quand une communauté pâtit d'un manque de légitimité et de négligence de l'Etat.

On ne parviendra pas à réprimer efficacement la piraterie sans traiter tous ces facteurs contributifs en plus de développer et de renforcer un cadre juridique international plus performant pour lutter contre celle-ci. En Somalie cependant, les efforts internationaux ont été couronnés de succès à court terme, mais l'efficacité et l'efficience des solutions restent encore à prouver. Les efforts conjoints qui ont émergé dans ce contexte résultent de la mise en place de plusieurs programmes axés sur la sécurité tel le programme ONUDC de lutte contre la piraterie ou le Code de conduite de Djibouti (CCD) à l'initiative de l'OMI, en plus de l'armement et de la protection de grands vaisseaux traversant l'Afrique de l'Est.

Ces efforts qui impliquent aussi une coopération régionale en matière de sécurité au sein des Etats maritimes, et avec les multiples agences locales et régionales en plus des patrouilles navales, doivent leur succès au fait qu'ils ont été constants et soutenus par des efforts politiques visant à affaiblir le socle de soutien aux pirates au sein des populations locales de Somalie, en plus de l'appui apporté à son gouvernement central. Néanmoins, cette solution coûteuse et intensive ne peut être appliquée que dans très peu de régions, et il est peu probable qu'elle soit pérennisée à long terme ou dans chaque région où la piraterie demeure un problème.

Pour l'instant, la suppression de la piraterie en Somalie a été célébrée comme un succès des mesures de lutte prises par les Etats, les agences et les autorités régionales et internationales. Cela signifie néanmoins que l'on ferme les yeux sur la persistance de la piraterie dans d'autres régions où prendre de telles mesures serait presque impossible, inefficace ou inefficent. Malheureusement, la piraterie ne semble être un problème important que lorsqu'un gros pétrolier est détourné ou qu'une attaque aboutit à une prise d'otages pour l'obtention d'une rançon. Une fois l'incident terminé ou oublié, la question se fait discrète, tout au moins jusqu'à ce qu'une attaque de pirates fasse de nouveau les gros titres ou qu'elle soit liée à une grave menace pour la paix mondiale et la sécurité. Pourtant, la piraterie nécessite encore davantage de solutions substantielles et possiblement radicales pour réellement parvenir à sa suppression effective.

Enfin, quelques questions importantes résistent encore :

1. Quels sont les principaux facteurs motivant la communauté internationale à promouvoir de nouvelles législations et actions anti-piraterie ?
2. Quels sont les obstacles majeurs empêchant le développement d'un système juridique mondial unifié pour lutter contre la piraterie ?
3. Dans quelle mesure les traités régionaux contre la piraterie améliorent-ils ou compromettent-ils la formation d'un régime mondial anti-piraterie efficace ?
4. Comment les coûts des efforts et des dispositifs anti-piraterie devraient-ils être répartis ?
5. Comment les législations et les efforts de lutte contre la piraterie évolueront-ils dans un futur prévisible ?

BIOGRAPHIE

MONZER DEBIANE

Magistrat, président de chambres civiles et commerciales dans différentes juridictions au Liban, Monzer Debiane est conseiller juridique du département judiciaire du ministère de la justice d'Abu Dhabi, il est notamment membre de la Commission juridique de sécurité maritime d'Abu Dhabi. Titulaire du Master de droit international de Psuad, il rédige actuellement une thèse de doctorat sur la piraterie maritime.

L'intégration des droits contre la piraterie maritime dans l'océan indien



Anthony Chamboredon

Professeur associé à l'université Paris Sorbonne - Abu Dhabi

●

« L'Espada, où venaient d'embarquer nos deux amis, battait pavillon espagnol, mais le coffre de timonerie en renfermait bien d'autres pour faire face à tous les imprévus d'une navigation bien souvent en marge du code maritime. On ne sait jamais où finit le flibustier et où commence le pirate. Le capitaine Gomez n'avait aucun préjugé et guère de scrupules sur le choix des moyens, pour peu que la fin lui parût fructueuse. Quant à son équipage, il n'avait rien à envier à ceux des plus célèbres écumeurs de mer. Cependant il ne comptait pas de ces brutes ivrognes et sanguinaires, aussi dangereuses pour leur propre navire qu'une chandelle allumée dans la sainte-barbe. Tous aimaient leur capitaine et ce fait seul suffit à leur valoir un peu d'indulgence... »

●

Henry de Monfreid¹

La moitié du trafic des hydrocarbures et du transport maritime passent par la région du détroit de Bab-el Mandab - la « porte des lamentations ». On estime l'impact économique global de la piraterie de 7 à 12 milliards de dollars par an. Les surcoûts sont notamment liés au détournement des navires par le Cap de Bonne Espérance ; le trajet demande plus de carburant ; 2,5 milliards de dollars sont ainsi dépensés, sans oublier le surcroît d'émissions de gaz à effet de serre².

Comment juridiquement lutter contre ce phénomène qui menace non seulement le développement durable des pays de la région mais qui, indirectement, nous impacte tous ? - Le Contre-Amiral Beaussant nous a démontré comment des actions concertées conjuguant protection, répression et prévention, permettent de réduire cette menace. La coopération des systèmes juridiques fait partie de ces actions. Il s'agit de répondre au besoin de sécurité et de souveraineté des États sur leurs eaux territoriales, tout en garantissant l'application du principe international de la liberté des mers³.

Certaines mesures de protection ont été prises directement par les armateurs, puis par les États. Des sociétés privées de sécurité sont employées. Les armateurs sont ainsi autorisés à recourir à des agents d'entreprises de sécurité privées pour faire face aux risques d'attaques. En France, la loi relative à la mise en place d'un cadre juridique autorisant les activités privées de protection des navires, a été promulguée le 1^{er} juillet 2014⁴. D'autres États européens sont déjà dotés de ce dispositif⁵.

Cela ne risque-t-il pas d'encourager une escalade de la violence ? La présence d'hommes armés sur des navires dépend en principe du droit applicable auxdits navires, c'est-à-dire, en haute mer, la loi du pavillon et, dans des eaux territoriales, la loi de l'État du territoire.

1. Le trésor des flibustiers, Paris : Éditions Bernard Grasset, 1961 (extrait du chapitre premier de la deuxième partie « L'épouse fidèle »).

2. Cette réticence à emprunter le Canal de Suez constitue, pour l'Égypte, un manque à gagner d'environ 640 millions de dollars par an (V. : *supra*, Mona Makram-Ebeid, The struggle against Maritime Piracy in Egypt. D'autres nations comme les Seychelles ont vu leur productivité chuter de 40 % et diminuer leur revenu du tourisme. Le coût des escadres déployées est évalué à 2 milliards de dollars par an. Les surcharges d'assurance qui anticipent les contributions aux rançons demandées pour libérer les navires et les équipages capturés par les pirates, sont évaluées à plus de 460 millions de dollars chaque année. V. K. Hurlburt, D. Conor Seyle, The Human Cost of Maritime Piracy", Working paper, USA: One Earth Future Foundation, July 2012. - V. aussi, The State of Maritime Piracy, Report, Dir. J. Vestergaard Madsen, USA : One Earth Future Foundation, Oceans Beyond Piracy Project, 2013.

3. V. J.-M. Thouvenin, Piraterie maritime : quel droit, pour quelle juridiction ? : <http://lewebpedagogique.com/jmthouvenin/articles-sur-des-themes-divers-de-droit-international-public/piraterie-maritime-quel-droit-pour-quelle-juridiction/>

4. V. le texte en Annexe.

5. V. Journal officiel du 2 juillet 2014. <http://www.assemblee-nationale.fr/14/projets/pl1674.asp>. - V. aussi, C. Spearing, A private security solution to Somali piracy ? The U.S. call for private security engagement and the implications for Canada, *Naval War College Review*, septembre 2010.

Ces lois varient d'un État à un autre. Si une société privée, engagée dans une action contre des pirates, tue par accident un pirate ou même un otage - il y a de fortes chances que l'armateur soit finalement poursuivi pour homicide volontaire avec préméditation. Le volet protection reste donc difficile à mettre en œuvre.

Le Contre-Amiral Beussant a décrit comment la Communauté internationale avait déployé dans la région des moyens de répression. Pourtant, ces « ennemis communs à tous » qui se hasardent sur la mer pour tenter la fortune⁶, restent très menaçants dans certaines zones. La mer Rouge et le bassin somalien demeurent des zones à hauts risques, notamment en raison de l'instabilité continue de la Somalie où les milices de Al Shabab continuent de menacer potentiellement les navires. Le 13 février 2014, un porte-containers a fait l'objet d'une « approche suspecte » par un skiff isolé dans l'Océan indien à quelques miles au large de Barawe (Puntland). Cinq personnes armées étaient à bord du skiff et ont tiré. L'équipe de sécurité à bord a répliqué par des tirs ; il a fallu 20 minutes pour que les attaquants abandonnent le navire. Navire et personnel sont sains et saufs.

Un autre incident s'est produit le 28 février 2014 de l'autre côté de l'Océan dans le Golfe d'Oman, à 40 miles de Gwadar (Pakistan) ; un vraquier a été pris en chasse par un skiff durant environ quatre heures. Le capitaine a manœuvré pour éviter et retarder les attaquants, puis il s'est rapproché des côtes pakistanaïses et a demandé l'aide de la marine. La marine pakistanaïse a déployé un navire qui a arrêté les suspects. Le dernier incident significatif remonte au 20 novembre 2015 au large de la Somalie, quand des skiffs ont tenté d'aborder un cargo⁷.

Comment faire en sorte que les pirates capturés soient effectivement jugés ? - Le procès des sept pirates somaliens du « Tribal-Kat » s'est ouvert mardi 29 mars 2016. Ils sont accusés d'avoir attaqué, en 2011, le bateau d'un couple de plaisanciers français, et tué l'un d'eux. On observe que de manière générale, certaines des personnes poursuivies sont lourdement condamnées, mais que le ratio de condamnations reste faible. Cette difficulté tient notamment au fait que les pirates échappent encore aux catégories juridiques habituelles⁸. Des solutions de droit international et de droits internes doivent être articulées ; ce qui demande un effort d'intégration juridique.

Monzer Debiane, démontre qu'en droit international, la piraterie est un des plus vieux exemples d'application du principe de juridiction universelle⁹. Les actes de piraterie étaient considérés par les États comme de véritables crimes contre l'humanité. Mais comme la piraterie, par définition, est pratiquée en dehors des juridictions

nationales, les poursuites engagées contre les pirates ont toujours eu un caractère exceptionnel¹⁰.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer exhorte ainsi les pays à coopérer¹¹. Cette norme internationale permet de déroger au principe de l'exclusivité de compétence de l'État du pavillon à l'égard des navires pirates, lesquels ne perdent pas leur nationalité du seul fait qu'ils sont pirates¹². En précisant que la piraterie ne peut se dérouler que dans les lieux ne relevant de la juridiction d'aucun État, on admet qu'il ne peut y avoir d'attaque pirate en mer qu'au-delà des limites des eaux territoriales au sens du droit international ; l'État côtier est ainsi pleinement compétent pour réprimer ce qui, sur son domaine maritime, s'apparente à une contravention, un délit ou un crime en vertu des dispositions de son Code pénal.

Toutefois, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne crée aucune infraction pénale de piraterie. Et au sein de l'Union européenne, elle reste dépourvue d'effet direct¹³. La résolution du Conseil de sécurité des Nations unies d'avril 2010 demande à tous les États membres « d'ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne, (d') envisager de poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie qui ont été appréhendées au large des côtes somaliennes et de (les) incarcérer ». Mais, une nouvelle fois, cette résolution ne produit pas les effets escomptés. En 2011, Jack Lang présente un nouveau rapport au Conseil de sécurité, dans lequel il met de nouveau en garde la communauté internationale : « si une riposte ferme, claire et nette n'est pas organisée d'extrême urgence, le processus de professionnalisation, d'amplification et d'intensification de la piraterie pourrait atteindre « un point de non retour ». Il préconise une « somalisation » des solutions - la Somalie étant « à la fois la principale source et la victime de la piraterie », la prévention par l'aide au développement est considérée comme déterminante. La majorité des propositions porte sur des solutions juridiques et juridictionnelles, comme la création de deux juridictions spécialisées au Puntland et au Somaliland. La mise en place d'un modèle uniforme de procès verbal accepté par l'ensemble des juridictions simplifierait l'administration de la preuve qui limite aujourd'hui les condamnations. Une harmonisation juridique des modalités de prise en compte des tentatives (autrement dit de leur caractère intentionnel), ainsi qu'une harmonisation des mesures favorisant les témoignages de marins victimes, pourraient rendre plus efficace les actions judiciaires engagées.

Si le Conseil de sécurité, a de nouveau adopté, le 18 novembre 2013, une résolution exhortant la communauté internationale à lutter contre cette criminalité, tout en se félicitant du recul des actes de piraterie, les limites du droit international ne peuvent être dépassées

6. Dans les *Métamorphoses*, Ovide raconte que l'une des plus merveilleuses aventures de Dyonisos fut son enlèvement par des pirates tyrrhéniens alors qu'il se rendait sur l'île de Naxos. Cette aventure le conduisit à jeté un sortilège sur les pirates pour les transformer en dauphins. César revenant d'exil, fut capturé par des pirates qui n'exigèrent qu'une rançon de 20 talents. Il leur fit savoir qu'il valait plus du double, et promit, lorsqu'il les quitta, de les crucifier. Il tint parole. Une dizaine d'années plus tard, (-67) le Sénat de Rome confia les pouvoirs à Pompée pour qu'il mette un terme à la piraterie en méditerranée. Le succès de Pompée fut fulgurant ; il éradiqua méthodiquement la piraterie en méditerranée en quelques mois de campagne.

7. V. : <http://piraterie-maritime.org/point-de-situation-semaine-13-2>.

8. D. Heller-Roazen, *L'ennemi de tous : les pirates contre les Nations*, Paris : Seuil, 2010. Pendant longtemps, ils n'étaient même pas reconnus comme des êtres humains. V. par exemple dans les rôles d'Oléron (droit maritime appliqué au XII^{ème} siècle sur les côtes d'Europe, de la Méditerranée à la Baltique). Le pirate était traité sans égards pour sa qualité d'être humain, comme s'il l'avait perdue comme criminel. L'ordonnance de l'amirauté de 1584 condamnait les pirates au supplice de la roue. L'ordonnance du roi du 5 septembre 1718 leur promettait la peine de mort avec confiscation de leurs biens, et garantissait les galères perpétuelles. Des États les ont cependant transformé en corsaires avec des *lettres de course*, pour semer le désordre chez leurs concurrents. Finalement, par la déclaration de Paris de 1856, les puissances européennes ont décidé une fois pour toutes que « la course est et demeure abolie ». V. Anne Pérotin-Dumont, *Le Pirate et l'Empereur*, p. 204, in J.D. Tracy, *The political economy of merchant empires*, Cambridge Univ. Press, 1991.

9. Monzer Debiane, *Quick Overview in Piracy Under the International Law*, V. *supra*. Voir aussi, Chr. Houry, *La piraterie maritime au regard du droit international : incertitudes et évolutions contemporaines*, Paris : l'Harmattan, 2014.

10. Monzer Debiane, *Quick Overview in Piracy Under the International Law*, V. *supra*.

11. En vertu de l'article 101 de la Convention de Montego Bay, est constitutif de piraterie, « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer, contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ; tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ; tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter ».

12. Article 105 de la Convention de Montego Bay : « Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, saisir un navire pirate ou capturé par des pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord ».
http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf.

13. Dans l'affaire *Intertanko* du 3 juin 2008, la CJCE a considéré que « la convention de Montego Bay ne met pas en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers » (3 juin 2008, § 64).
<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=fr&num=C-308/06>.

sans une meilleure coordination des États concernés¹⁴. Pourtant, la comparaison des droits internes qui traitent des pirates capturés, révèle encore un panorama pour le moins contrasté.

De nombreux États ne disposent pas de moyens juridiques et judiciaires adaptés. Leurs autorités renoncent même à poursuivre et relâchent les pirates arrêtés, faute de trouver des États qui acceptent de les juger¹⁵. Presque tous sanctionnent les actes commis dans leurs eaux territoriales ou en haute mer, à l'encontre des navires battant leur pavillon ou de leurs ressortissants. Toutefois, l'incrimination de piraterie n'est pas systématique. En raison de son absence dans leur Code pénal interne, des États européens comme l'Allemagne, le Danemark ou la Russie, ont préféré relâcher des pirates capturés au large de la Somalie au lieu d'engager des poursuites vouées à l'échec devant leurs propres tribunaux. En décembre 2009, la frégate néerlandaise *Evertsen* a été contrainte de demeurer un temps indéterminé dans l'océan Indien dans l'attente qu'un État de la région accepte de juger les treize pirates somaliens qu'elle avait capturés. En mai 2010, la frégate anti-sous-marin russe *Marchal Chapochnikova* relâché la dizaine de pirates responsable de l'attaque du pétrolier libérien *Moscow University*. Le rapport de Jack Lang de 2011 soulignait que même le Code pénal somalien ne prévoyait aucune incrimination de piraterie.

D'autres États ont légiféré. Depuis 1909, le droit fédéral américain prévoit un emprisonnement à vie¹⁶. Le Yémen prononce une sentence de mort par décapitation. La France dispose d'un corpus législatif important avec les articles 224-6 à 224-8-1 du Code pénal, et la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994, modifiée par la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011. En vertu de la Convention de Montego Bay, seuls les officiers de police judiciaire, de la marine nationale et de l'armée de l'air sont habilités à appréhender les pirates et la compétence des juridictions françaises est reconnue à défaut d'entente avec les autorités d'un autre État. S'agissant de la compétence des autorités d'interpellation, la loi pénale de fond détermine la compétence de ses juridictions, mais ne fonde pas nécessairement la compétence extra-territoriale de police de sa marine. C'est ce qu'a rappelé la Chambre criminelle de la Cour de cassation le 17 février 2010, tout en reconnaissant la légalité de l'interpellation par la marine française de pirates somaliens dans les eaux territoriales somaliennes, en se fondant exclusivement sur la résolution 1816 du Conseil de sécurité du 2 juin 2008¹⁷. Cette interprétation est conforme à l'article 5§1 de la CESDH qui impose que toute arrestation soit fondée en Droit interne¹⁸. La loi du 5 janvier 2011 encadre mieux ces interpellations en aggravant les sanctions applicables aux actes de piraterie et en autorisant la rétention à bord des navires des personnes soupçonnées de piraterie. Le contrôle est confié au juge des libertés et de la détention. Définie comme « *le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plate-forme fixe située sur le plateau continental* », la piraterie est ainsi punie de 20 ans de réclusion criminelle par l'article 224-6 du Code pénal français. La loi est applicable aux

infractions commises à bord des navires battant un pavillon français, ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent (article 113-3 du Code pénal français). Les commandants des bâtiments de l'État et les commandants de bord des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer, sont habilités, pour assurer le respect des dispositions qui s'appliquent en mer en vertu du droit international ainsi que des lois et règlements de la République, à exercer et à faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la législation et la réglementation française¹⁹.

On observe ainsi des sanctions pénales très différentes d'un droit interne à l'autre. Commis en haute mer, le même crime de piraterie expose à des sanctions différentes en fonction, non des circonstances, de la nationalité de son auteur ou de celle de ses victimes, mais suivant la législation interne de l'État qui parviendra le premier à exercer sa juridiction. Un même pirate arrêté par la France pourrait encourir dix années de réclusion s'il était jugé en France, sur la base de l'article 224-8-1 du Code pénal, et la mort s'il était remis aux autorités yéménites. Est-ce qu'il est équitable que des crimes identiques soient jugés et sanctionnés différemment²⁰? La comparaison des droits révèle des différences de traitement qui neutralisent l'efficacité des politiques de lutte contre la piraterie. Les faits devraient s'interpréter en vertu d'une même règle, quel que soit le juge désigné par le hasard de l'arrestation. Le juge local, en exerçant son office, n'accomplit-il pas une sorte de service public international ?

Certains juges au Kenya ou aux Seychelles ont été financièrement soutenus par des fonds internationaux ; la loi qu'ils appliquent devrait donc obéir à un modèle international commun qui inclurait une échelle dissuasive de peines harmonisées²¹.

Quelles sont enfin les juridictions compétentes ? – En vertu du principe international de compétence universelle à l'égard de la piraterie, toutes les juridictions de tous les États sont compétentes. En France, l'article 113-7 du Code pénal permet de connaître des crimes et délits sur la base des liens de rattachement traditionnels. L'article 113-12 du Code pénal précise que « la loi pénale française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient »²². La combinaison des articles 689-1 et 689-5 du Code de procédure pénale permet l'exercice d'une compétence judiciaire à l'égard des auteurs de ces crimes, s'ils se trouvent en France, et dès lors qu'ils constituent également des crimes visés par la Convention de Rome de 1988 sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Aux termes de la loi, les auteurs et complices des infractions commises hors du territoire de la République peuvent être poursuivis

14. Rapport au nom de la Commission du Développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires (n° 1674) par M. Arnaud Leroy, le 9 avril 2014. http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r1861.asp#P139_19713.

15. Par exemple que le code pénal somalien ne prévoit pas l'infraction de piraterie, V. : http://www.somalilandlaw.com/Penal_Code_English.pdf.

16. <http://www.fas.org/sqp/crs/misc/R41455.pdf>. Depuis 1909, la loi américaine pose que « *Whoever, on the high seas, commits the crime of piracy as defined by the law of nations, and is afterwards brought into or found in the United States, shall be imprisoned for life* » (18 U.S.C. § 1651).

17. V. : l'arrêt *Medvedev* de la CEDH, <http://hudoc.echr.coe.int/sites/eng/pages/search.aspx?i=001-97988>.

18. Dès lors que l'on admet que la résolution du Conseil de sécurité a un effet juridique en droit français et si l'on rappelle que l'article L. 1521-2 du Code de la défense habilite les forces françaises à exercer des pouvoirs de police en mer « *prévues par le droit international* ».

19. V. Luc Briand, Lutte contre la piraterie maritime : la France renforce son arsenal législatif, *Gazette du Palais*, éd. gén., 19 janvier 2011, p. 8-12. La loi du 5 janvier 2011 incrimine comme actes de piraterie « *tels que définis par le droit international* », les actes qui sont, en même temps, réprimés aux articles 224-1 à 224-8-1 et 450-1 et 450-5 du code pénal. Ceci recouvre les crimes de piraterie les plus graves: détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport; enlèvement et séquestration lorsqu'elles précèdent, accompagnent ou suivent un détournement de navire; participation à une association de malfaiteurs destinée à préparer les actes précité.

20. V. J.-M. Thouvenin, Piraterie maritime : quel droit, pour quelle juridiction ?, *op. cit.* Par exemple, le Code pénal français dispose que le pirate voit la peine de 20 ans de réclusion réduite de moitié s'il a averti l'autorité administrative ou judiciaire et ainsi permis de faire cesser l'infraction ou d'éviter que l'infraction n'entraîne mort d'homme ou infirmité permanente, et identifier, le cas échéant, les autres auteurs ou complices. La règle du droit pénal kényan ne dit rien de tel. A lire la section 369 du *Merchant shipping Act*, la seule prévision s'agissant des peines pour les crimes de piraterie est la prison à vie.

21. Ainsi que des règles permettant d'atténuer lesdites peines au profit de ceux qui collaborent efficacement à la prévention des actes les plus graves. V. J.-M. Thouvenin, *op. cit.*

22. Les articles 224-6 à 224-8 du Code pénal, qui érigent en crime « *le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un navire à bord desquels des personnes ont pris place* » (ce qui ne couvre pas tous les actes de piraterie mais certains d'entre eux), ne précisent pas que le lieu de commission de ces crimes peut se situer au delà de la mer territoriale.

et jugés par les juridictions françaises « à défaut d'entente avec les autorités d'un autre État pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle »²³. L'Union européenne a conclu des « ententes » avec des pays comme le Kenya et les Seychelles. La France a ainsi remis des suspects aux Puntland, mais sans accord cadre, par simples échanges de notes avec les autorités somaliennes, pour s'assurer que la peine de mort ne soit prononcée et qu'aucun traitement contraire à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ne soit infligé. Cette pratique a été dénoncée par le Sénateur Robert Badinter pour qui : « La piraterie a toujours fait l'objet de définitions internationales et a toujours été poursuivie et jugée selon des normes internationales. Or voilà que, maintenant, nous avons inventé une solution commode : des États assurent, pour notre compte, la détention, la répression, la condamnation et l'exécution de la condamnation » ... « au nom de quoi, en vertu de quoi sous-traisons-nous ainsi à un État ce qui constitue pour nous une obligation internationale de première grandeur, obligation qui nous impose de nous assurer que les auteurs présumés d'actes de piraterie sont détenus, jugés et, nous l'espérons, condamnés selon les règles et les principes qui sont les nôtres en veillant à ce que la condamnation soit exécutée selon ces mêmes règles et ces mêmes principes ? »²⁴.

En outre, le nombre croissant d'affaires constitue une trop lourde charge pour les États partenaires. En 2010, le Kenya a suspendu sa coopération pour prendre le temps de traiter la soixantaine de dossiers en instance. Dans un arrêt du 12 mai 2009 de la Haute Cour du Kenya, à Mombasa, le juge a considéré que la loi kenyane permettait le jugement au Kenya des crimes de piraterie commis en haute mer : « any person who, in territorial waters or upon the High seas commits any act of piracy jure gentium is guilty of the offence of piracy ». Mais un autre arrêt, du 9 novembre 2010, a jugé au contraire que, s'agissant des actes commis en haute mer, ce texte ne conférerait pas de compétence aux juges kényans, puisqu'elle est contredite par la section 5 du Code pénal kenyane qui limite la compétence judiciaire aux eaux territoriales. Cela exclut tout jugement d'actes commis en haute mer par les tribunaux kenyans²⁵. Si le droit kenyane a été amendé par une nouvelle loi, entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2010, cette dernière ne semble pas avoir d'effet rétroactif²⁶. La solution proposée par Jack Lang est la création d'une juridiction somalienne « extraterritoriale », installée à Arusha en Tanzanie. L'Union européenne semble plus favorable à une approche régionale, en cherchant à conclure des accords avec Maurice, le Mozambique, l'Afrique du Sud, la Tanzanie ou l'Ouganda.

L'intégration des normes internationales est l'objectif. C'est le sens des accords signés par l'UE avec les pays riverains de l'océan indien qui comportent une liste de normes pénales internationales que le partenaire s'engage à respecter. Cette technique conduit à faire en

sorte que le droit applicable par les juridictions locales demeure en principe national, à l'exception de l'application de certaines normes internationales qui primerait.

Par ailleurs, d'autres difficultés subsistent. Elles sont d'abord financières, il s'agit d'être en mesure d'offrir un soutien aux États sur les territoires desquels la répression est organisée – une compensation de la charge de « service public » qu'ils acceptent d'assumer pour le compte de la Communauté internationale. Mais cela ne peut être envisagé que si ces systèmes de droits sont suffisamment efficaces et respectueux des *normes internationales* de justice. En outre, le phénomène de la piraterie ne pourra être éradiqué, que lorsque les États en cause seront capables d'assurer le contrôle effectif de leur territoire et de leurs côtes. Parfois, c'est l'absence d'État qui facilite le développement de ce phénomène²⁷. Enfin – le Contre-Amiral Beausant l'a bien souligné, il ne faut pas oublier qu'autour de la piraterie, d'autres menaces comme le pillage des ressources, le transbordement illégal de fuel en mer, le trafic d'armes et de stupéfiants, le blanchiment d'argent, mais aussi, la pollution sous toutes ses formes (les déversements illégaux de déchets toxiques, de fuel et de produits chimiques) et la dégradation de l'environnement, auxquels s'ajoutent des défis institutionnels (démocratie participative, respect des droits humains, pauvreté, chômage), impactent tout autant la sécurité maritime. C'est dans ce contexte, que le développement durable de cette région du monde est plus que jamais tributaire de volontés politiques fermes de coopération et d'intégration juridiques²⁸.

27. V. C. Robinet, Existe-t-il un risque de vide stratégique dans l'océan Indien ? : Hérodote 2012/2, n° 145, p. 48-68, Paris : La découverte. Voir aussi, D. Guilfoyle, Modern piracy: legal challenges and responses, UK Cheltenham: E. Elgar, 2013

28. V. J.-M. Thouvenin, *op. cit.* – V. aussi, H. Mazeran, L'Océan Indien, enjeu pour l'Occident : Presses universitaires de France, 1985.

BIOGRAPHIE

ANTHONY CHAMBOREDON

Professeur associé à Paris Sorbonne – Abu Dhabi (Psuad) depuis septembre 2013, en délégation de l'Université Paris Descartes, il dirige le programme de recherche de Psuad en Droit comparé du développement durable. Il enseigne le Droit privé en licence et le droit comparé en master, en particulier dans le master de Droit du développement durable. Ancien chargé de mission pour les relations internationales à l'Université Paris Descartes, il est fondateur et ancien directeur du master de Common law et Droit comparé. Il est titulaire d'un doctorat en droit privé de l'Institut universitaire européen de Florence et de Paris Ouest. Il publie dans les domaines du droit privé, et du droit comparé du développement durable.

23. V. J.-M. Thouvenin, *op. cit.*

24. <http://www.senat.fr/seances/s201005/s20100506/s20100506010.html>.

25. V. J.-M. Thouvenin.

26. *Merchant Shipping Act* de 2009, V. J.-M. Thouvenin.

La piraterie dans l'océan indien, remarques conclusives



Pascal Chaigneau
Professeur à l'Université
Paris Descartes - Sorbonne Paris Cité

Ainsi que le Contre-Amiral Beaussant l'a remarquablement expliqué, ces trois dernières années ont été caractérisées par la baisse puis la quasi-suppression des actes de piraterie dans la zone occidentale de l'Océan Indien et la périphérie du Golfe d'Aden. Faut-il en déduire que la piraterie en elle-même est en voie de résorption à l'échelle internationale ? Rien n'est moins évident. En effet, la zone des Caraïbes connaît une grave dynamique des narco-transits maritimes et des actes de criminalité et de piraterie. De même, le Golfe de Guinée devient la zone la plus crisolite en matière d'actes de piraterie. Au large du Nigeria, le « Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger » n'a cessé de multiplier les actions criminelles au cours de ces cinq dernières années. De fait, toute la zone connaît une récente explosion des faits de piraterie maritime. Au mois de mai dernier, le Cameroun a ainsi organisé une réunion des pays riverains associant la France et les États-Unis pour définir une politique d'action permettant, comme dans l'Océan Indien occidental, d'endiguer le problème. Enfin, alors que l'on croyait la menace des actes de pirateries quasiment réglée dans le détroit de Malacca, la Malaisie et l'Indonésie nous alertent actuellement sur la recrudescence du problème dans ce détroit hautement stratégique qui commande le passage entre l'Océan Indien et l'Océan Pacifique.

Dans ces conditions, le succès en Océan Indien apparaît comme d'autant plus remarquable. Il n'est donc pas inintéressant de s'interroger sur ses facteurs explicatifs. En premier lieu, l'opération Atalante (Task Force 465) a constitué une belle démonstration des capacités d'une coopération européenne. Le renseignement comme l'action ont été coordonnés et ont permis de venir à bout d'un problème que l'on croyait il y a encore trois ans pratiquement insoluble. D'autre part, de la Russie à la Chine en passant par l'Inde et les États-Unis, toutes les grandes marines du monde ont envoyé des bateaux dans la zone contribuant ainsi à démontrer leurs intérêts stratégiques et économiques pour la région mais aussi leur volonté de venir à bout des actes de piraterie.

Une incertitude plane néanmoins quant à l'avenir : la pérennité de l'actuel succès. En effet, nous allons assister à un allègement du dispositif maritime européen Atalante et le risque serait de voir une reprise de la piraterie se profiler. Afin de compenser ce partiel désengagement, les armateurs optent désormais pour la présence de

personnels en armes sur les bâtiments de marine marchande. La France qui était le dernier pays occidental à interdire l'utilisation de la violence légale à d'autres qu'à ses forces armées, de police ou de gendarmerie, a voté, le 2 juin dernier, une loi autorisant la présence à bord de navires marchands de personnels privés de sécurité.

Dans la durée, le facteur clé de la stabilité dans la zone ouest de l'Océan Indien et du sud du Golfe arabe sera la consolidation sécuritaire des États riverains. On voit quels sont les efforts déployés par le Yémen pour assurer, en dépit de ses problèmes intérieurs, sa souveraineté et sa surveillance maritimes. De même, en Somalie, c'est la reconstitution d'un État qui explique avant tout la diminution des actes de piraterie. Depuis l'opération « Linda Chi » conduite par l'armée kenyane sur le territoire somalien, les milices Shebab ont été marginalisées tandis qu'un État fédéral était créé pour préserver l'unité d'un pays qui reste divisé entre un Somaliland assez stable, un Puntland véritable zone grise d'où partaient les pirates et une Somalie où, depuis Mogadiscio, le président Sheikh Mohammoud recompose un pouvoir et un gouvernement après plus de deux décennies de guerre civile.

Le succès que l'on a évoqué n'aurait, en outre, pas été possible si les États du Golfe n'avaient pas contribué activement à la stabilisation de la région. Pour cette raison, nous tenons à saluer ici le rôle déterminant de l'Émirat d'Abu Dhabi qui a été à l'origine des relations diplomatiques retrouvées avec Mogadiscio et qui a pris l'initiative de financer et de restructurer la police maritime du Puntland somalien. Il s'agit bien là d'une initiative émirienne dont le rôle a grandement contribué à la stabilisation régionale.

BIOGRAPHIE

PASCAL CHAIGNEAU

Président de la section de science politique de l'Université Paris Descartes (Sorbonne-Paris-Cité). Professeur affilié à l'École des hautes études commerciales de Paris (HEC Paris), il y est directeur du Centre de Géopolitique et directeur scientifique des Masters « International Business » et « Sustainable Development ». Il est également directeur de séminaire à l'École de guerre. Il a fondé le Centre d'études diplomatiques et stratégiques (CEDS), doté du statut consultatif auprès des Nations unies (ECOSOC). Avocat au barreau de Paris, conseiller du commerce extérieur de la France, consul général honoraire. Capitaine de vaisseau dans la réserve opérationnelle des Armées, il est expert en droit international et en relations internationales de la Marine nationale française. Il est professeur invité à l'Université arabe des sciences de Tunis, et depuis 2010, il enseigne à la Sorbonne Abu Dhabi.

Crises autour du Golfe : jeu des puissances mondiales ou essor d'acteurs régionaux ?



**Contre-Amiral
Antoine Beaussant**

Commandant des forces françaises
de la zone maritime
de l'océan Indien (Alindien)

« We live in a world characterized by paradoxes. On the one hand, our global governance system relies on the model of the Westphalian State.

Yet today's wars rarely oppose two States: the security challenges we face ignore borders. On the other hand, countries still compete for influence and power, bringing back the traditional conception of State. The Middle East is the perfect illustration of such paradoxes. »

Mon exposé se fera en deux temps :
- tout d'abord ma vision des relations internationales dans le monde d'aujourd'hui et plus particulièrement dans la région qui nous intéresse, l'idée maîtresse que je souhaite développer est celle d'un éclatement du monde westphalien,
- ensuite, sous un angle plus spécifiquement régional, je voudrais vous faire part des évolutions que j'ai perçues entre le moment où j'ai pris mes fonctions dans la zone, à l'été 2013, et aujourd'hui, à quelques mois de mon départ. Ce sera pour moi l'occasion de conclure par un bref tour d'horizon des différents pays qui nous intéressent.



1

Je voudrais vous donner six clés de compréhension du cadre dans lequel s'inscrivent nos opérations

1. Des crises mondialisées.

Si la dimension sécuritaire de la crise se concentre sur un espace géographique limité, ce qui l'alimente provient du monde entier :

transfert de technologie, flux financiers, propagande, filière de recrutement etc.

Ces crises ont ainsi toutes une dimension mondiale. Et le volet militaire, n'est en définitive qu'un volet parmi d'autres avec un levier limité. Vous le savez, les bombes triomphent rarement des idées...

2. On assiste également parallèlement à la montée de ces crises, à une mutation des modèles. De façon très globale, les Etats qui représentaient, dans le modèle westphalien du XVII^e siècle, la base des relations internationales, sont dans le XX^e bousculés par le principe de la sécurité collective promue par le président Wilson en 1919 à la sortie de la WWI – le principe d'équilibre des nations est alors supplanté par celui de sécurité collective – ce faisant les Etats perdent peu à peu de leur importance face à l'émergence de réseaux qui rendent la notion même de frontière caduque et par là même la souveraineté étatique.

Regardez aujourd'hui comme les Etats ont du mal à piloter leur destin économique, financier mais aussi culturel !

Dis autrement les frontières (au sens large) sont transcendées par la mondialisation.

Ainsi la politique énergétique chinoise ou saoudienne va voir un impact sur toute la planète.

La politique nucléaire japonaise a un impact sur la santé des pays voisins. Ou encore de l'impact de l'Internet sur la propagation des printemps arabes etc.

On peut ainsi schématiser la situation de la façon suivante : nous avons aujourd'hui d'un côté les grandes puissances qui cherchent à contrôler des situations qui leur échappent en défendant le principe de la souveraineté nationale. D'un autre côté on a des structures supranationales qui assistent impuissantes à cette situation. On est ainsi dans une situation schizophrénique où une gouvernance mondiale sous prétexte de tenter de sauver l'ordre mondial reposant sur le modèle westphalien, liquide le principe même de souveraineté sans lequel ce modèle ne vaut rien.

Cette situation a deux conséquences directes :

– En termes de droit : le droit international s'érode chaque jour. Ceux contre lesquels nous combattons ne reconnaissent pas ce droit qu'ils estiment inadapté et qui est dévoyé par les puissants ; ils en nient le bien-fondé et s'inscrivent délibérément en dehors de celui-ci. Et ceux avec lesquels nous combattons, ceux-là même qui sont censés le promouvoir, le contournent. On pourrait citer le comportement de la Chine en mer de Chine, on pourrait citer l'intervention militaire en Syrie, ou celle en Ukraine etc. Bref c'est la loi du plus fort qui s'applique !

– Deuxième conséquence, c'est la mutation du modèle traditionnel de l'adversaire. Non seulement l'adversaire n'est plus étatique mais en outre le terroriste d'hier, celui qui détournait un avion pour faire parler de lui et s'arrêtait là ; celui d'aujourd'hui, lui, cherche à s'inscrire dans une démarche étatique. Certaines organisations criminelles parviennent ainsi à s'élever au-dessus des Etats. Elles lèvent l'impôt, rendent justice, ont une armée, une action sociale etc. On a ainsi des bandes qui agissent comme des Etats, je pense à Daech naturellement ; et dans le même temps des Etats qui agissent comme des bandes par proxis interposées.

3. En outre avec l'effet de la mondialisation/globalisation ces bandes ont accès à des armes nivelantes.

Qu'est-ce que je veux dire par là ?

Prenez les révolutions fondamentales en matière de stratégie. Elles sont au nombre de deux : celle de la distance et ensuite celle de la vitesse.

– La distance : avec la balistique et le nucléaire, un Etat se retrouve

confronté à la capacité de pouvoir annihiler l'autre de façon certaine où qu'il se trouve. L'idée du conflit armé direct s'en retrouve repoussée et c'est alors tout naturellement par le biais de tiers acteurs que les Etats s'opposent. C'est ce qui s'est passé pendant la guerre froide. Et c'est très exactement ce qui se passe encore aujourd'hui.

– La vitesse : c'est l'Internet, le satellite ce qui fait que le monde est dorénavant un village et que la parole n'appartient plus à l'Etat. L'Etat perd peu à peu de son importance face à l'émergence de réseaux qui rendent la notion même de frontière caduque...

Dit autrement la supériorité technologique est à la portée de tous.

Il existe dès lors des capacités nivelantes qui permettent au va-nu-pieds de se mettre à la hauteur du puissant : l'apparition d'IED, de cyberattaques, de communication stratégique, de tireurs d'élite, de technologie duale et de leur détournement à des fins militaires (ex 11 septembre 2001).

Conflit indirect, armes nivelantes, nous amènent à réfléchir au combat de demain – que dis-je d'aujourd'hui – avec un regard neuf. Priorité au renseignement, à l'action foudroyante : neutralisation des centres de CDT, d'entraînement, des filières logistiques etc.

Et tout est global, y compris la menace. Il y a ainsi une continuité entre la menace extérieure et la menace intérieure.

4. Sur ce sujet je voudrais faire un arrêt sur la situation maritime.

En effet les situations les plus tendues à terre finissent tôt ou tard par se porter vers la mer.

Quand, à terre, la population est soumise au chaos, à l'arbitraire, quand elle est refoulée aux frontières, hébétée et perdue ; il ne lui reste plus qu'un exutoire, un espace de liberté par lequel s'échapper ou tenter de trouver une solution : la mer.

Ainsi voit-on ces dernières années, cet espace de liberté qu'est la mer, devenir un espace d'insécurité, support de tous les trafics :

- La piraterie est la fille de ce principe ;
- Le trafic de drogue entre Afghanistan et l'Afrique aussi ;
- Les flots de réfugiés syriens, érythréens, africains vers l'Europe en est une autre...

Et je m'inquiète de la situation au Yémen et de ses conséquences en OI, nous y reviendrons après.

Ainsi la mer n'échappe pas à ces grand bouleversements, que ce soit à travers son droit contesté et les coups de force de certains que nous constatons impuissants ; ou encore par ce que j'ai qualifié de l'augmentation de l'insécurité en mer.

5. Enfin, l'Occident apparaît fatigué par la guerre – ou ne veut plus s'engager et payer le prix du sang.

Cette fatigue, cette absence de réaction on va la chercher loin dans la construction de l'Europe. L'Europe vous le savez a été conçue comme une Europe de la paix, un rempart contre la guerre. C'est sans doute le cas à l'intérieur de l'Europe, mais cela ne représente par une protection suffisante contre les menaces mondiales auxquelles nous sommes confrontés. Comment protéger un espace européen qui n'a plus de frontières intérieures ?

6. Le dernier point que je voudrais évoquer concerne la pression médiatique qui écrase tout.

Poussés par les médias, qui couvrent l'actualité en direct, l'inaction politique n'est pas envisageable.

Voilà donc le monde dans lequel nous vivons, et le cadre des crises que nous avons à gérer.

– L'action de la France doit s'inscrire dans le temps long. Parce que nous avons affaire à des gens endoctrinés. Cela nous emmène vers

une instabilité durable. Dire que Daech ne sont pas des musulmans n'aide pas.

- Avec une approche qui est et sera forcément globale – inter agencés, interministériel... ce qui est compliqué et difficile.
- Au-delà des alliances traditionnelles (OTAN par exemple) on aura en parallèle des coalitions ad hoc – avec pour le militaire un problème crucial qui est celui de l'interopérabilité.
- Il faut mieux se protéger, en appliquant les lois et en protégeant notre territoire national. Il nous faut davantage d'outils juridiques pour travailler, et il faut appliquer la loi sans faiblir.
- L'action doit être construite dans tous les champs des possibles, en interministériel, je pense au cyber en particulier.

2

J'en viens enfin à la situation régionale, qui entre dans le cadre présenté

À ma prise de fonctions à l'été 2013

- l'anti-piraterie occupait encore le devant de la scène ;
- de fortes tensions existaient entre l'Occident et l'Iran (dossier nucléaire – possibilité d'intervention militaire) ;
- les printemps arabes et notamment la crise syrienne étaient en haut de l'affiche.

Deux ans et demi plus tard, les lignes ont considérablement évolué :

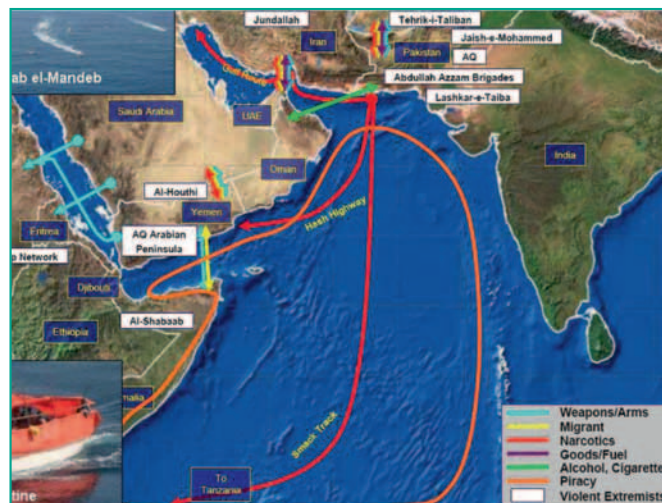
- la piraterie a disparu même si le discours dominant du « reflux réversible » continue d'alimenter nombre de forums internationaux qui tiennent à entretenir le marché légal de ce phénomène ;
- la normalisation des relations avec l'Iran est désormais une perspective, du moins en Occident, certes encore très incertaine puisqu'elle est suspendue à la conclusion de l'accord nucléaire mais Téhéran n'est plus l'Etat voyou qu'il était encore en 2012 à plus forte raison dans la mesure où la lutte contre Daesh donne à voir une convergence d'intérêts entre US et Iran, à défaut d'une coordination sur le terrain ;
- la situation au Moyen-Orient et dans la péninsule arabique a explosé, le terrorisme djihadiste est devenu la problématique n°1 sur fond de conflit entre Sunnites et Chiites et de rivalité exacerbée entre les deux puissances régionales ;
- l'évolution de la politique étrangère émirienne reflète bien ces changements profonds ;
- les tensions historiques entre Emiriens et Saoudiens ont laissé la place à une alliance tactique d'Abu Dhabi avec Riyad, dans le cadre d'un CCG qui s'efforce de serrer les rangs, malgré des visions différentes, face au risque terroriste et aux progrès stratégiques de Téhéran.

La situation actuelle est marquée par :

- une volonté des pays du CCG de reprendre leur destin en main, même s'ils n'en ont pas les capacités militaires. Il y a un écart entre le discours très volontariste du nouvel homme fort saoudien

(Mohammed bin Salman, MINDEF, vice-prince héritier) et leurs capacités ;

- un Iran qui poursuit sa politique régionale avec une belle constance. Un pays pour lequel l'état des sanctions se desserre, et où les conservateurs gardent la prééminence. Un pays avec un régime solide, repris en main par les Mollahs, qui ont su donner au pays ce qui était demandé : l'ouverture économique tout en préservant les fondamentaux stratégiques ;
- des USA qui refusent de prendre position. On dit que Barack Obama n'a pas de stratégie. C'est faux :
 - il ne veut pas se laisser entraîner ;
 - il est vacciné après la Somalie, l'Afghanistan et l'Irak ;
 - le Levant est inextricable ;
 - il se laisse néanmoins entraîner par les militaires et les Occidentaux mais il refuse absolument le BOG. On est dans la mi-mesure ; mais il ne veut plus prendre fait et cause pour des pays qui ne représentent plus un intérêt stratégique. Ce que les pays du CCG veulent lui faire comprendre avec la crise du pétrole, c'est que c'est faux et qu'il faut continuer à compter avec eux. In fine, il y a aujourd'hui une fracture entre les pays arabes et les USA.



Si je fais maintenant un tour d'horizon régional, en particulier sur le théâtre irako-syrien :

La situation en **Irak** reste très volatile et même si la tendance longue est au recul de Daesh, on ne voit pas encore la sortie du tunnel pour l'Irak. Le contexte intérieur est préoccupant avec un premier ministre Abadi qui n'a pas réussi à se poser en rassembleur après Maliki mais qui reste cependant au pouvoir, faute d'alternative. Les objectifs majeurs de réconciliation nationale qui conditionnent le sort de l'Irak post-Daesh restent lettre morte.

Le combat contre Daesh – qui sur le terrain est mené par un grand nombre d'acteurs nationaux et internationaux aux agendas bien différents – sera long et les racines du mal ne sont hélas pas coupées : l'Irak n'a toujours pas surmonté ses antagonismes confessionnels, il reste déchiré entre réalité fédéraliste et logique unitaire, il louvoie enfin entre soutien occidental et allégeance iranienne.

La Syrie connaît une évolution accélérée après cinq années de guerre civile. Ce n'est en effet plus l'Etat voyou de 2012 dans la mesure où l'opposition soi-disant modérée a failli tant politiquement que militairement et n'offre plus une alternative crédible et soutenable face à Daesh. L'entrée en scène à l'été 2015 de la Russie a constitué un point tournant. Depuis la fin de l'année, le processus diplomatique prend le pas sur la logique militaire et l'Iran est associé à la table des négociations. Le cessez-le-feu imposé par les Etats-Unis et la Russie tient

bon an mal an et marque la volonté de siffler la fin de la partie. C'est un revers majeur pour les États du Golfe, Arabie saoudite en tête, et pour la Turquie qui ont tout fait pour faire tomber le régime de Damas. Il est d'ailleurs intéressant d'observer que les positions diplomatiques de ces deux derniers pays se durcissent au fur et à mesure qu'une solution politique s'esquisse à l'avantage de Bachar et du clan pro-iranien.

BIOGRAPHIE

ANTOINE BEAUSSANT

De août 2013 à 2016, il a commandé la zone maritime de l'océan Indien (ZMOI) et des forces maritimes de l'océan Indien (Alindien). Alindien et son état-major sont basés à Abu Dhabi. Composé d'une cinquantaine de militaires, officiers et sous-officiers des trois armes, l'EMIA Alindien exerce habituellement son contrôle opérationnel depuis la terre. En tant qu'Alindien, il exerce son autorité sur une zone maritime s'étendant du Sud du canal de Suez à l'Ouest, et à l'Est jusqu'aux limites Ouest des eaux de la Birmanie, de l'Indonésie et de l'Australie. Ses missions revêtent plusieurs aspects : contribuer à la stabilisation et au maintien de la paix dans la zone ; contribuer à la sécurité des espaces maritimes ; conduire des opérations militaires à dominante maritime ; participer à la protection des ressortissants français, promouvoir la politique de défense de la France et animer les relations militaires bilatérales avec les différents pays de la zone.

Les changements dans l'ordre régional



Abdunasser Jamal Alshaali

Ministère des Affaires étrangères
des Emirats arabes unis

La région a parcouru un long chemin depuis le *statu quo* antérieur, lorsqu'elle était dominée par les superpuissances et leurs intérêts. Entre les Etats-Unis et l'ancienne Union soviétique, la région a penché vers les premiers, avec un retrait de la seconde jusqu'à la dernière intervention de la Russie en Syrie. Auparavant, les entreprises de l'Iran dans la région et la politique de non-intervention des Etats-Unis ont généré un nouvel ordre régional qui n'a pas encore atteint sa forme définitive.

Aujourd'hui, j'aimerais identifier certains changements qui sont intervenus dans la région. Et je souhaite revenir fondamentalement aux années 1960 et 1970, à l'époque où nous avons Nasser en Egypte, le Shah en Iran, le roi Fayçal en Arabie saoudite. Il y avait une lutte certaine là-bas. Les Etats-Unis commençaient à comprendre l'importance de la région à cause du pétrole, l'Union soviétique, aussi, qui exerçait une certaine influence que ce soit sur l'Egypte ou sur le Yémen à travers l'Egypte. Les Etats-Unis se rapprochèrent fortement de l'Arabie saoudite.

Le premier tournant majeur fut l'embargo sur le pétrole. Ce fut un signe clair pour les Etats-Unis qu'ils devaient prendre la situation en charge. Ensuite, les Etats-Unis durent commencer à sécuriser l'ensemble de leurs propres réserves de pétrole. Puis la coopération grandit entre les Etats-Unis et l'Arabie saoudite par le biais de la CIA et avec les moudjahidin en Afghanistan.

Puis l'Union soviétique se retira d'Afghanistan avant de se désintéresser. Ce fut la deuxième étape d'une coopération très importante entre les Etats-Unis et l'Arabie saoudite. A cette époque, leurs liens se resserrèrent encore plus.

Ensuite, l'intervention manifeste à laquelle on assista dans la région fut lorsque l'Irak envahit le Koweït, ce qui constitue le troisième tournant majeur.

La guerre du Golfe eut lieu en 1990-1991 et représente certainement la plus importante intervention américaine dans la région. Ensuite survinrent les attaques du 11 septembre, qui constituaient un nouveau tournant majeur, car les gens commencèrent à prendre conscience de l'existence d'un problème lié à ce qui s'était passé en Afghanistan dans les années 1980 ; les individus revinrent dans leurs pays respectifs, Egypte, Algérie, Nigéria, Arabie saoudite, Yémen, Pakistan, et ces individus étaient en fait ceux qui avaient planifié les actes du 11 septembre.

Ensuite, en 2003, eut lieu l'événement auquel le président Obama fait constamment allusion : l'invasion de l'Irak. Bien sûr, nous en connaissons tous les conséquences jusqu'à ce jour. Je ne dis pas ici que c'était une bonne ou une mauvaise décision, mais cela a probablement déterminé la façon dont le Président Obama envisage la région et pourquoi il ne veut pas y être trop impliqué.

Maintenant, le problème est que les Etats-Unis ont été très impliqués par le passé. Ils ont longtemps été considérés comme le jardinier de la région. Et puis, brusquement, ils ont décidé de se mettre en retrait et d'observer simplement ce qui se passait. Et probablement, ce qui suivit dans les pays de la région fut causé en premier lieu par l'abandon d'Hosni Moubarak, qui fut l'allié des Etats-Unis pendant presque trois décennies. Le deuxième point fut quand Obama annonça que l'usage d'armes chimiques en Syrie serait la ligne rouge à ne pas franchir. Et que si elle était franchie, les Etats-Unis prendraient une série de mesures, ce qui n'arriva pas. A ce stade, à mon avis personnel, les pays ont commencé à prendre conscience que d'une manière ou d'une autre, ils étaient plutôt livrés à eux-mêmes à ce moment-là dans la région. Quand vous constatez que les pays qui vous entourent sont pratiquement tous en feu, vous pensez qu'à défaut de mettre les choses en ordre, de tenter d'influencer la région et de la diriger, les choses ne vont pas bien se passer dans les quelques années à venir.

Ensuite, l'accord nucléaire fut signé avec l'Iran. Le Conseil de coopération du Golfe (CCG) encouragea cet accord ; le problème principal était de savoir si oui ou non l'accord allait détourner l'Iran de ses activités dans la région. Le CCG n'essaie pas de créer un conflit de type sectaire entre les sunnites et les chiites. Ce à quoi on assiste aujourd'hui est cette implication et cette intervention de l'Iran dans nos pays, au Bahreïn, au Liban depuis longtemps avec le Hezbollah, en Irak et en Syrie. Cela s'est révélé au Yémen, et représentait une menace directe pour la sécurité nationale de l'Arabie saoudite, cette dernière faisant partie du CCG. Ainsi, toute menace qui pèse sur l'Arabie saoudite pèse sur le CCG. C'est le moment où la politique étrangère de l'Arabie saoudite et des CCG s'est affirmée un peu plus en quelque sorte parce que c'est l'Arabie saoudite qui a décidé que de ne pas intervenir immédiatement au Yémen constituerait une menace pour le CCG et finalement pour la région. Et au fond, cela permettrait à l'Iran de comprendre qu'ils ont trop longtemps influencé une partie de l'Irak, de la Syrie, et le Liban. On a voulu éviter que le Yémen devienne un nouveau peuple inféodé à l'Iran avec les Houthis, constituant ainsi une menace permanente pour l'Arabie saoudite et le CCG. On assiste maintenant aux tentatives de l'Iran pour jouer un rôle plus important dans la région, ce qui est le cas depuis un certain temps. Leur constitution proclame réellement leur volonté de propager la Révolution islamique. On constate actuellement qu'ils tentent d'intervenir dans toutes les affaires arabes à travers leurs représentants.

Alors quoi que l'on dise, le problème est que l'on ne peut pas choisir ses voisins ; si vous êtes coincé avec eux, vous êtes coincé avec eux. Vous devez finalement apprendre à gérer toute situation, et essayer

de vous assurer que ce qui se passe dans la région relève du bon voisinage. C'est ce dont le CCG a toujours parlé, ce qui était évoqué lorsque l'ambassade d'Arabie saoudite et le consulat d'Iran ont été attaqués. Ainsi on constate maintenant une plus grande affirmation des pays du CCG, particulièrement l'Arabie saoudite et les EAU. On a pu voir un temps les EAU en Afghanistan, on les a vus au Kosovo, mais on constate que leur présente intervention au Yémen est plus directe.

La question essentielle ici est donc de savoir si nous sommes finalement arrivés à un point où le pétrole ne compte plus, ou si les pays sont enfin devenus autosuffisants en, ou si ce dernier est complètement mis de côté. Qu'est-ce qui rend la région importante pour l'Occident ?

Ce qui s'y passe peut affecter tous les pays du monde. La menace la plus grave à laquelle l'Europe doit faire face aujourd'hui est probablement celle des réfugiés, et des immigrants. Cela ne serait pas le cas si la région n'avait pas été en feu depuis les trois dernières années. Quand vous savez qu'il y a (les Houthis) au Yémen et les Shebab en Somalie etc. Que ces individus ont une diaspora dans les pays occidentaux et qu'ils font des allers et retours. Nous avons assisté aux malheureuses attaques terroristes de Paris et de Bruxelles. Ainsi quand on voit tout ce qui se passe, on sait qu'on doit s'assurer que les États de la région sont suffisamment structurés pour avoir un développement durable en vue d'un futur meilleur pour nos jeunes générations.

Certains de nos pays se stabilisent, il existe donc des solutions politiques. Prenant tout cela en considération, une région plus stable signifierait avoir moins de problèmes dans le monde, un ordre

mondial plus stable et cela n'a rien à voir avec un type d'intervention directe comme ce fut le cas avec le pays qui était censé protéger la région pendant un certain temps ; ce retrait direct ne menace personne. Nous avons tous pris connaissance de la dernière politique étrangère d'Obama dans *The Atlantic*, mentionnant la « ligne rouge » ; il ne semblerait pas qu'Obama la regrette pour le moment.

Selon moi, le bon côté des choses est probablement que les pays du CCG s'affirment de plus en plus dans la région, tentant au moins de s'assurer que les pays les entourant sont stables, progressant vers un futur meilleur. Et le mauvais côté est sans doute que c'est arrivé soudainement, et que ce fut certainement une surprise pour beaucoup dans la région.

BIOGRAPHIE

ABDULNASSER JAMAL ALSHAALI

Directeur adjoint du Département des politiques de Planification – Ministère des Affaires étrangères et de Coopération Internationale des Émirats Arabes Unis; titulaire d'un Master en Banque et Finance de Psuad. Il publie des articles in English and Arabe dans son blog : www.abdulnasserashaali.com, Gulf News www.gulfnews.com, Al Hattlan Online Blog www.hattpost.com, Aliqtisadi Online <http://ae.aliqtisadi.com>.

La fracture Sunnites/Chiites, nouvelle grille de lecture des crises autour du Golfe



Frank Tétart

Professeur vacataire à Paris Sorbonne - Abu Dhabi et professeur d'histoire-géographie au Lycée Français International Georges Pompidou (Dubai, Emirats arabes unis)

Depuis une décennie, la fracture religieuse entre Sunnites et Chiites semble être devenue la principale menace à la stabilité du Moyen-Orient. Un « arc chiite » comprenant l'Iran et ses alliés serait à la racine de toutes les tensions et les conflits de la région. Ses conséquences géopolitiques et économiques traduisent les rivalités grandissantes entre les grands acteurs régionaux que sont l'Arabie saoudite et l'Iran.

Depuis la fin du XX^e siècle, l'appartenance religieuse est devenue un identifiant majeur des peuples et des populations, suscitant représentations géopolitiques et rapports de force¹. Il faut dire que le prosélytisme – pratiqué au moment de la période de colonisation au détriment des religions traditionnelles –, l'expansion du commerce, et les mouvements migratoires récents dus à l'explosion démographique, ont favorisé l'expansion de deux religions majeurs au niveau mondial : l'islam et le christianisme. Le renouveau religieux de ces 30 dernières années s'explique quant à lui par le déclin des idéologies (communisme, panarabisme) et par un rejet de la mondialisation incarnée par l'expansion de valeurs consuméristes, avant tout dans de nombreux pays musulmans ou communistes (ex-URSS notamment). A moins qu'il ne réponde, en particulier parmi les populations immigrées en occident, à un phénomène d'acculturation, c'est-à-dire d'effacement des cultures d'origine au profit d'une forme d'occidentalisation, comme le démontre le philosophe Olivier Roy à propos de l'islam (2002). À cela s'ajoute l'émergence d'« églises » de type évangélique ou pentecôtiste proxélytes, qui cherchent à convertir de nouvelles « âmes » autant dans des terres majoritairement catholiques comme le Brésil, qu'en Afrique et en Chine, provoquant rivalités et tensions.

Dans ce contexte, la religion est redevenue un facteur identitaire majeur pour les populations. Certaines représentations géopolitiques concernant l'islam, le judaïsme ou l'évangélisme renforcent inexorablement le poids du religieux dans les relations internationales, qui

est de plus en plus souvent instrumentalisé par les acteurs étatiques et les groupes sociaux, au risque de déclencher tensions et conflits. Un phénomène que la fin de la Guerre Froide et du communisme, mais plus encore l'essor du terrorisme islamique, tel Al Qaïda, a encore accentué au cours des années 2000.

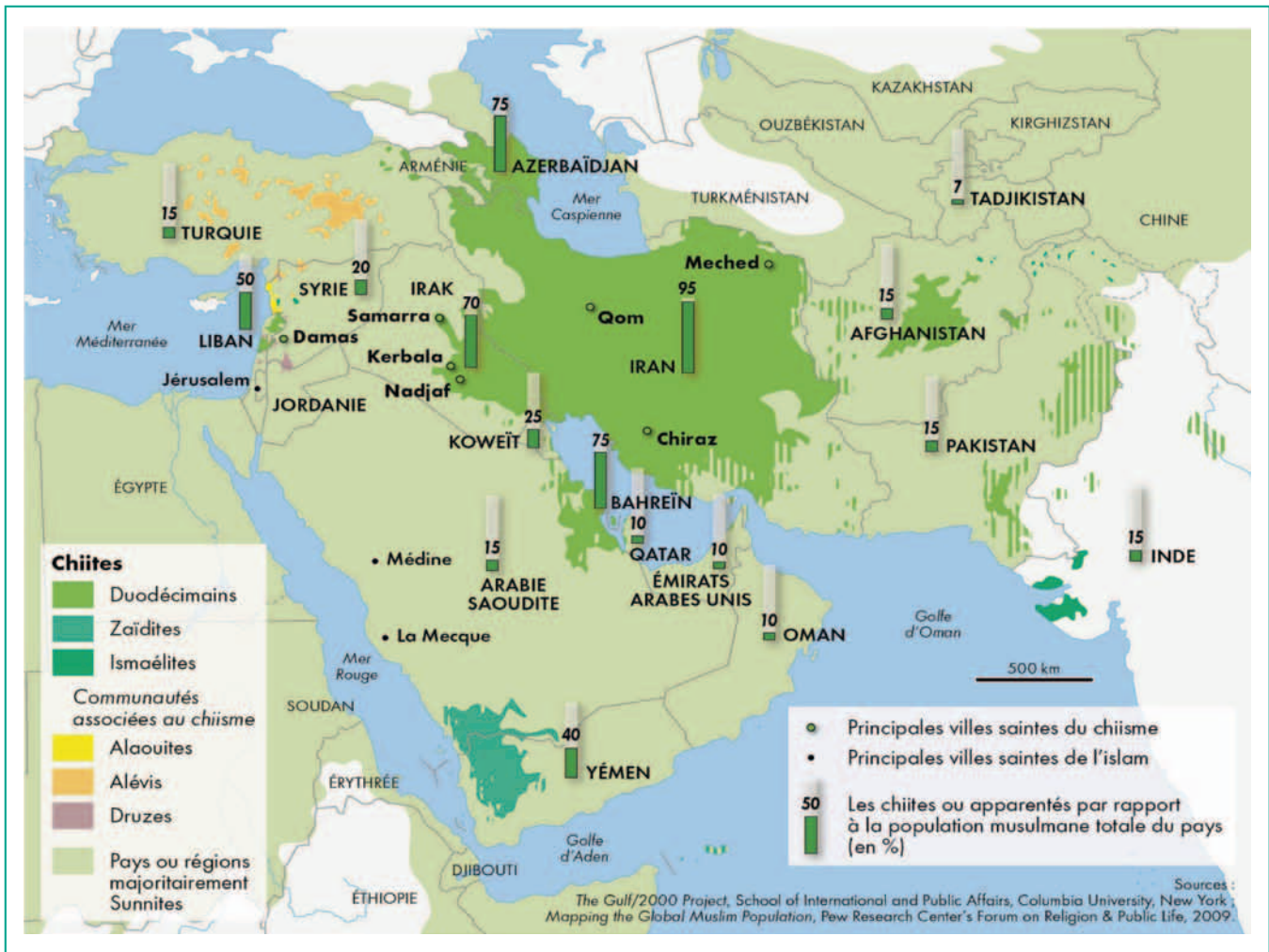
De l'instrumentalisation du religieux : l'exemple du chiisme

Certes, l'instrumentalisation politique du religieux n'est pas un phénomène nouveau : l'immixtion de puissances étrangères au Levant ou dans le Caucase au nom de la protection des chrétiens d'Orient à partir du XIX^{ème} siècle est là pour le rappeler. La France, fille aînée de l'Église, se portait ainsi au secours des maronites libanais en 1860 à la suite des massacres perpétrés contre eux par les Druzes et les musulmans, obtenant de l'Empire ottoman un statut d'autonomie profitable à ses intérêts économiques. De son côté, la Russie tsariste apportait sa protection aux Arméniens et aux Géorgiens soumis au joug de l'Empire perse, ainsi que son soutien aux vellétés nationalistes des Grecs, Roumains et Bulgares orthodoxes sous domination ottomane (la fameuse « question d'Orient »), avec pour ambition d'étendre son influence et ses positions en mer Noire et en Méditerranée.

Au cours des deux dernières décennies, trois événements majeurs qui ont secoué le Moyen-Orient ont concouru à la modification du rapport de force prévalant entre chiites et sunnites. Le premier est la révolution en Iran qui a conduit en 1979 à l'instauration d'un régime islamique et l'affirmation de Téhéran sur la scène arabo-musulmane, suscitant l'inquiétude de ses voisins sunnites. Ensuite, la guerre du Liban qui éclate en 1982 a vu l'émergence d'un mouvement politico-militaire chiite, le Hezbollah (Parti de Dieu), soutenu financièrement par l'Iran. Aujourd'hui, la défense de la minorité chiite du Liban invoquée par Téhéran pour justifier son aide au Hezbollah lui permet de servir ses objectifs de politique étrangère vis-à-vis d'Israël et des Palestiniens. D'ailleurs, lors de la guerre contre Israël en 2006, le Hezbollah a encore gagné en influence, renforçant sa position au sein du monde arabo-musulman. En témoigne l'admiration portée dans le monde arabe, pourtant majoritairement sunnite, au leader du Hezbollah, Hassan Nasrallah, « victorieux » face à Israël.

Enfin, en 2003, la chute de Saddam Hussein a permis aux chiites majoritaires en Irak d'accéder au pouvoir pour la première fois de leur histoire et a provoqué la disparition de l'Irak en tant qu'État arabe sunnite. Cette poussée politique des chiites sur la scène moyen-orientale a été rapidement perçue de manière très négative par les gouvernements arabes sunnites de Jordanie, d'Arabie saoudite ou d'Égypte, qui craignent cette influence grandissante, susceptible de porter préjudice à leurs intérêts.

1. Cet article reprend les analyses de l'auteur publiées dans son *Atlas des Religions* (2015).



Un arc chiite

Selon eux, la représentation d'une continuité géographique du chiisme – schématiquement entre la Méditerranée et le monde indien depuis le Liban en passant par la Syrie, l'Irak, les pays du Golfe jusqu'à l'Iran – constituerait un « arc » chiite menaçant. Elle traduit d'abord des rivalités très anciennes entre les deux courants religieux que le « djihad » sunnite en Afghanistan pour le libérer des Soviétiques au cours des années 1980 a eu tendance à renforcer, en faisant du chiite un mécréant (*takfir*). Ensuite, la localisation géographique d'un nombre important de chiites, sur les principales zones d'extraction, de production ou de circulation des hydrocarbures du Moyen-Orient, en particulier en Arabie saoudite (région du Hasa), en Irak (région de Bassora) fait redouter des revendications identitaires qui soutenues de l'extérieur par la République islamique pourraient être une source de déstabilisation régionale.

L'« arc chiite » serait également une menace, car il appuierait la montée en puissance de l'Iran sur la scène régionale et internationale, symbolisée par ses projets de nucléarisation, qui pourrait remettre en cause les rapports de force régionaux et l'hégémonie saoudienne dans le Golfe.

Toutefois, en analysant à l'échelle locale les particularités des États de cet « arc chiite », force est de constater que les chiites irakiens ou libanais revendiquent avant tout une meilleure représentativité au sein de leur État, en adéquation avec leur poids démographique, et n'ont pas de véritables objectifs internationaux.

À cet égard, en dépit du renforcement des relations entre Téhéran et Bagdad², la concurrence politico-religieuse perdue entre chiites irakiens et iraniens alimentée par la méfiance historique existant entre Perses et Arabes. Les chiites irakiens tiennent avant tout à conserver un clergé indépendant vis-à-vis de Téhéran. De la même façon, si la minorité chiite d'Arabie saoudite revendique droits d'expression et respect de la liberté de culte, c'est parce que perçue comme hérétique, elle reste l'objet de discriminations par le pouvoir wahhabite, mais en aucun cas, afin de déstabiliser le régime au profit d'autres États chiites.

« L'arc chiite » semble, par conséquent, être bel et bien une représentation géopolitique instrumentalisée par les pouvoirs sunnites face à l'arrivée au pouvoir des chiites en Irak depuis 2003 et à la montée en puissance de l'Iran et de ses velléités de nucléarisation au cours de la décennie 2000. Il traduit une inquiétude régionale face à un « péril chiite », qui se répand également au sein des pays occidentaux, États-Unis en tête ; depuis la révolution islamique iranienne de 1979, durant laquelle le chiisme est apparu comme un courant religieux révolutionnaire et vindicatif, un amalgame est en effet souvent opéré entre chiisme et extrémisme religieux³. La rivalité entre sunnites et chiites n'est d'ailleurs politiquement importante dès lors qu'elle est instrumentalisée par les gouvernements ou les États, comme au

2. Il s'agit avant tout pour l'Irak de favoriser les relations de bon voisinage avec l'Iran qu'il a combattu de 1980 à 1988.

3. Un fait que le djihadisme d'Al Qaïda tendra en partie à relativiser à partir de la fin des années 1990.

moment de la Révolution islamique de 1979 en Iran, et précédemment dans l'histoire, lorsque la dynastie des Safavides en Iran, décida au début du XVII^e siècle d'imposer le chiisme en Perse pour en faire une arme contre l'expansionnisme ottoman.

Le chiisme, instrument de rivalités

L'« arc chiite » semble, par conséquent, traduire avant tout la rivalité pour l'hégémonie régionale entre les deux grandes puissances du Moyen-Orient : l'Arabie saoudite et l'Iran, sur fond de « printemps arabe » et de l'accord du 14 juillet 2015 entre l'Iran et les États-Unis sur le nucléaire qui est vu par Ryadh comme une remise en cause de son hégémonie et de son alliance traditionnel avec Washington.

Au niveau économique, l'Arabie saoudite (seul régulateur de l'offre) pousse au maintien d'un prix du pétrole bas (- de 50\$ le baril) qui conjuguée à une baisse de la demande mondiale et croissance de l'offre (production des hydrocarbures non-conventionnelles aux États-Unis) contribue à moyen terme à une baisse des prix durables qui porte préjudice à l'économie américaine et iranienne. Au niveau politique, ces rivalités contribuent dans le Golfe Persique à des tensions grandissantes et à une guerre entre les deux grandes puissances par alliés interposés.

En Syrie, le régime de Bachar El Assad, qui appartient à la minorité alaouite, reçoit en effet le soutien de Téhéran, tandis que Ryadh soutient la rébellion. Aussi l'accord de novembre 2013 sur le nucléaire iranien parrainé par les États-Unis puis la levée progressive des sanctions contre le pays, contre un gel du programme nucléaire iranien, est perçu très négativement par l'Arabie saoudite. Ryadh craint qu'il ne favorise les ambitions régionales de son rival au détriment de la sécurité du Moyen-Orient, voire d'une remise en cause pure et simple de son régime.

Au Yémen, la **rébellion houthiste**, mouvement contestataire des chiites zaydites, a été tellement stigmatisée par le gouvernement yéménite sur les scènes intérieure et régionale en tant qu'un allié de l'Iran chiite représentant donc une « menace globale » qu'elle est aujourd'hui essentiellement analysée sous le prisme d'une confrontation par allié interposé entre l'Arabie sunnite et l'Iran chiite.

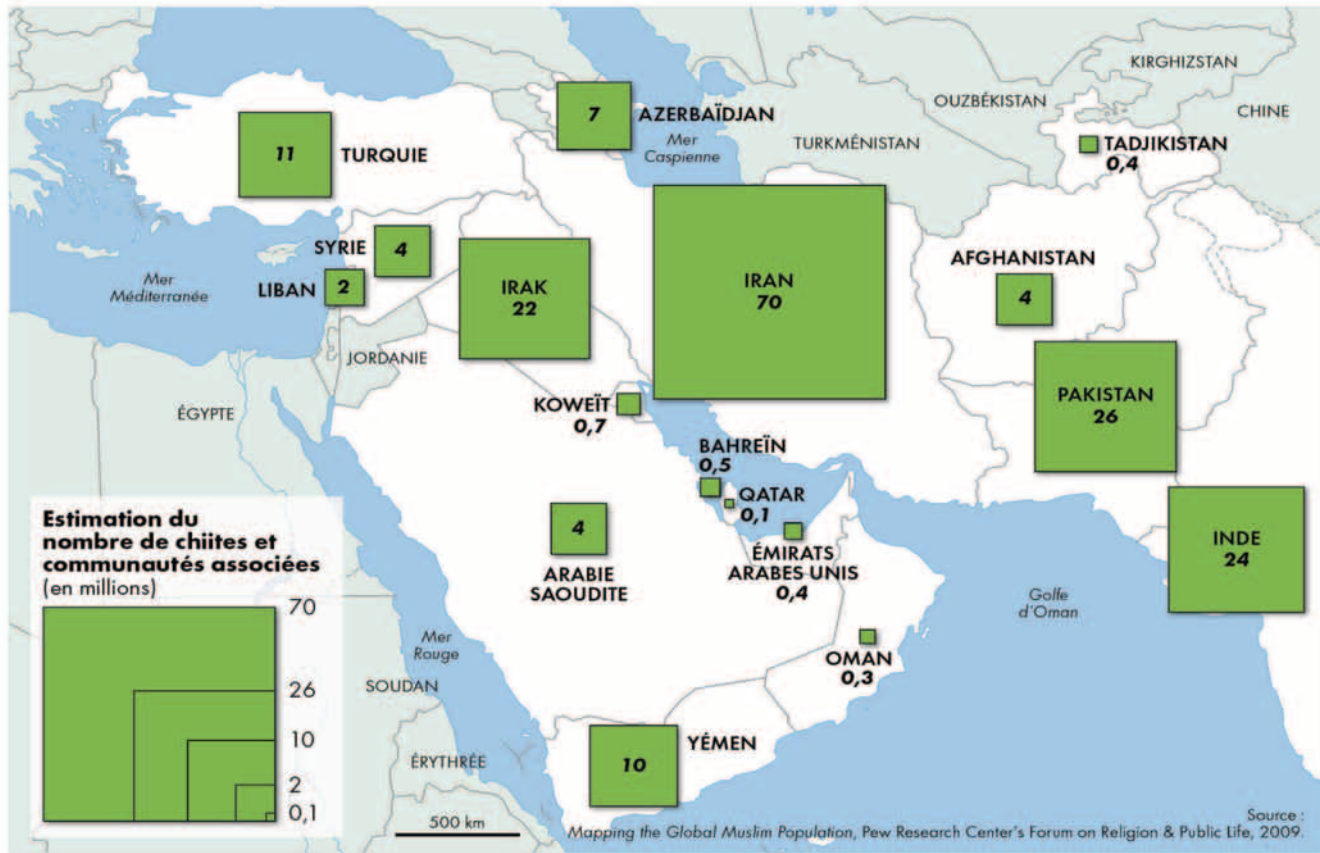
Or une analyse plus fine, à l'instar de celle du spécialiste français Laurent Bonnefoy montre une tout autre réalité. D'abord que la rébellion avait initialement un agenda de revendications culturelles et non politiques. Ensuite, loin d'avoir des visées internationales, les houthites sont avant tout des yéménites qui luttent localement contre des groupes salafites et Al Qaïda dans la Péninsule Arabique (AQPA). Cette instrumentalisation religieuse du chiite a conduit à l'intervention militaire de l'Arabie saoudite en mars 2015 pour rétablir l'ordre après la prise de Sanaa par les rebelles. En 2015, l'Arabie a consacré 87,3 milliards de dollars à ses dépenses militaires, ravisant la 3^e place tenue jusqu'alors par la Russie, dans le classement mondiale, après les États Unis et la Chine.

Seule une solution à la crise syrienne et irakienne par l'établissement d'une reconnaissance des droits des différentes populations et un partage du pouvoir équitable permettra d'atténuer ces rivalités. Car historiquement, c'est globalement la coexistence qui a dominé entre ses deux communautés au sein du monde musulman.

SUNNITES ET CHIITES DANS LA MÉDITERRANÉE ORIENTALE ET LE MONDE TURCO-IRANIEN



LE POIDS DES CHIITES AU MOYEN-ORIENT



BIOGRAPHIE

FRANK TÉTART

Docteur de l'Institut français de géopolitique (Paris VIII Université), diplômé en relations internationales de l'université Paris I Panthéon Sorbonne, Frank Tétart a principalement travaillé dans les domaines de l'Europe centrale et orientale, la Russie et la Région de Golfe arabe. En 2011, il a édité Géographie des conflits; en 2013, il a publié le Grand Atlas, comprendre le monde en 200 cartes, en partenariat avec Courrier International. Il est le coauteur de l'émission de Télévision le Dessous des cartes, sur ARTE. Frank Tétart est professeur vacataire à l'Université Paris Sorbonne - Abu Dhabi.

La politique d'Obama au Moyen-Orient : observations



Awadh Al Breiki

Emirate Center for strategic studies and Research (ECSSR),
département des études stratégiques.

Pendant des décennies, les Etats-Unis ont joué un rôle important et dominant au Moyen-Orient, mais certains pensent qu'Obama a reconsidéré les engagements des Etats-Unis dans la région. Ainsi, comment Obama remodèle-t-il la région ? J'aimerais d'abord remercier l'université Paris Sorbonne Abu Dhabi pour l'organisation de cet événement avec le Contre-Amiral Beaussant. Ma présentation sera en deux parties. La première décrira la situation de notre environnement régional et le rôle des Etats-Unis dans la région, et dans une seconde partie je soulèverai quelques questions sur ce que cela signifie pour nous.

Avant tout, la région est en crise, surtout depuis 2011. Le déclin de l'autorité nationale en Irak a donné aux Etats-Unis un rôle majeur, ce qui a rendu la situation très difficile à traiter et à résoudre.

1

Obama, réaliste ou isolationniste ?

Concernant la politique d'Obama dans la région, il s'agit de savoir s'il est réaliste ou isolationniste. J'adhère à l'idée que le Président Obama est réaliste. Il a mis fin aux guerres héritées de Bush, ou tout le moins a tenté d'y mettre un terme.

Il a fait tomber des barrières pour négocier avec de prétendus ennemis, par exemple l'Irak et Cuba. Il a aussi une haute idée de ce qui constitue un intérêt national. Par exemple, en ce qui concerne la Syrie, il est plutôt réticent au sujet des volontaires combattant l'Etat islamique.

2

Comment l'aborder ?

Quelle est l'approche d'Obama concernant la région ? Son approche est fidèle à la doctrine « diriger depuis l'arrière », et consiste à ne plus faire cavalier seul, ce qui me rappelle la position de Nixon dans les années 1960 avec l'Irak et l'Arabie saoudite, avec l'équilibre des pouvoirs pour politique principale dans la région. Bien qu'aux yeux des Américains l'Irak et le Shah aient parfaitement rempli leur rôle, je ne pense pas que cela soit réalisable aujourd'hui dans la mesure où l'Irak ne s'est pas occidentalisé, n'est pas laïc, ni proaméricain tel qu'il l'était à l'époque du Shah.

Obama pense aussi que l'équilibre de la région est en train de se redessiner et que les conflits qui y ont lieu sont l'expression d'un débat... Et que par-dessus tout, les Etats-Unis doivent être là pour apporter du soutien, non pour résoudre les problèmes de la région. Et à travers cela, il met l'accent sur le développement des capacités des partenaires, par la vente d'armes et les services de renseignement dans la région.

Comme on l'a vu au Yémen, Obama soutient l'Arabie saoudite et les Emirats, de même à Camp David en mai 2015 quand il a promis des partenariats et des ventes d'armes. Et Obama mène aussi une politique de soutien aux pays du Golfe... Ce qui m'amène à la question qu'Abdulnasser Jamal Alshaali a soulevée plus tôt : le Moyen-Orient compte-t-il oui ou non ?

3

L'importance de la région

Pour Washington, l'importance de la région a changé ces trois ou quatre dernières années. Considérant les mutations dans le marché et l'industrie du pétrole, il est juste de dire que la région n'a pas été étudiée comme elle l'était dix ans auparavant.

Cependant, la région sera à mon avis toujours stratégique, pour plusieurs raisons :

- premièrement, son lien géographique entre l'Est et l'Ouest lui confère la première place pour le commerce mondial ;
- la deuxième raison est la sécurité d'Israël, bien qu'Israël soit un Etat nucléaire, et en dépit de la crise effective traversée par ses deux supposés rivaux que sont l'Irak et la Syrie. Je pense qu'Israël est prêt à contraindre les Etats-Unis à rester impliqués dans la région ;
- la troisième raison serait l'endigement de l'extrémisme. Si les Etats-Unis ne contrôlent pas l'extrémisme dans la région, c'est l'extrémisme qui viendra à eux.

Ces trois raisons principales laissent penser que les Etats-Unis resteront engagés dans la région, même après Obama. En dépit de la nouvelle stratégie vers l'Asie, pleine de possibilités et d'enjeux, où se trouve un nouveau pivot permettant de développer le commerce, de contenir et de surveiller la Chine.

Mais le Printemps arabe a alerté Obama et l'a forcé à intervenir en Libye à travers l'OTAN, ce qui s'est finalement retourné contre lui. Raison pour laquelle il a été très réticent pour intervenir en Syrie, destituer Assad et laisser davantage de vides à combler pour les extrémistes.

4

Où tout cela nous mène-t-il ?

La situation actuelle au Moyen-Orient nous force donc, de même que nos dirigeants, à nous questionner : quel genre de Moyen-Orient voulons-nous ?

Quelle est notre vision de ce nouveau Moyen-Orient ? Nous devons avoir une démarche volontariste plutôt que réactive aux défis qui se présentent, et soulever de nombreuses autres questions, comme le rôle de l'Islam politique, les efforts pour vaincre le terrorisme dans la région grâce aux outils militaires et aux signaux économiques également.

La région doit diversifier son pouvoir économique et politique. Les acteurs internationaux sont nombreux, notamment la Chine, la Russie, le Brésil et l'Inde. Ainsi, en redéfinissant ces relations, nous pouvons poser la question suivante : est-ce que l'un de ces pays aura

la volonté et la capacité de fournir des garanties de sécurité au Golfe ? Ou bien les Etats du Golfe doivent-ils intensifier leurs efforts comme ils l'ont fait au Yémen et être leur propre garant de sécurité ? Je pense que du fait du désengagement d'Obama de la région, il y a un plus grand espoir à cet égard. Cela donne aux pays du Golfe l'alternative de travailler ensemble sans la supervision ou le soutien des Etats-Unis. Et on a vu cela se développer quand l'Arabie saoudite a annoncé la naissance de la coalition islamique et quand ils ont déclaré la création d'une force militaire conjointe par la Ligue arabe, cela incite à la confiance.

5

Conclusion

Pour finir, je souhaiterais citer Jimmy Carter dans son discours de 1960 sur l'état de l'Union, que je trouve absolument incroyable compte tenu des changements qui sont intervenus dans la situation à ce jour :

« Que notre position soit bien claire : toute tentative par quelque puissance extérieure que ce soit de prendre le contrôle de la région du golfe Persique serait considérée comme une attaque contre les intérêts vitaux des Etats-Unis d'Amérique (c'est-à-dire le pétrole), et une telle attaque serait réprimée par tous moyens que nous jugerions nécessaires, y compris la force militaire ».

Obama ne pourrait plus répéter la même chose aujourd'hui.

BIOGRAPHIE

AWADH AL BREIKI

Chercheur assistant au département des études stratégiques, Emirate Center for strategic studies and Research (ECSSR) à Abu Dhabi. Précédemment chercheur assistant au département de Science Politique et titulaire d'une licence en sciences politiques de l'université de Temple, Philadelphie, États-Unis.

Les ruptures stratégiques au Moyen-Orient et dans le Golfe arabe



Pascal Chaigneau

Professeur à l'Université
Paris Descartes,
Paris Sorbonne Cité

La situation géopolitique actuelle fait apparaître les risques suivants :

- les vellétés hégémoniques de l'Iran ;
- la capacité limitée de l'Arabie Saoudite à apaiser les tensions régionales ;
- l'évolution des conflits de la région ;
- les conséquences de la réorganisation des alliances sur la sécurité des pays du Golfe.

Notre objectif consiste ici à dégager les facteurs lourds autour desquels se recompose le géopolitique de la région la plus stratégique et la plus crisogène de l'échiquier international.

1

Cinq constats

A. LE DÉSENGAGEMENT PARTIEL DES ÉTATS-UNIS

En 2014, les États-Unis deviennent le premier producteur mondial d'hydrocarbures (gaz + pétrole, schiste + conventionnel).

Leur politique de relativisation stratégique du Moyen-Orient s'élabore. Le Conseil national de sécurité à Washington évoque la « décote stratégique du Moyen-Orient ». Il ne s'agit pas d'un retrait mais d'un changement de priorité stratégique au moment où Washington opère une bascule vers l'Asie.

Le contre-choc pétrolier va parallèlement affaiblir la position des pays du Golfe et créer un nouveau contexte géopolitique régional. La réunion du CCG de fin avril 2016 avec la présence du Président Obama, sur fond de tension entre les autorités saoudiennes résume assez clairement cette nouvelle situation.

B. LES VELLÉTÉS HÉGÉMONIQUES DE L'IRAN

Du fait de la bascule stratégique des États-Unis vers l'Iran, Téhéran apparaît comme le grand bénéficiaire du nouveau contexte régional.

Le jeu iranien pour dominer consiste à coopérer économiquement avec les États-Unis tout en préparant un accord de défense avec Moscou et un partenariat énergétique avec Pékin.

Parallèlement à la progressive ouverture politique du régime, le Président Feyreydoun Rohani entend jouer une politique de rééquilibrage en donnant des gages économiques aux entreprises américaines pour la reconstruction de l'Iran post-embargo, tout en choisissant en Syrie Moscou comme partenaire militaire.

C. LA STRATÉGIE DE PRÉSERVATION DE PUISSANCE DE L'ARABIE SAOUDITE

L'Arabie est devenue, en 2015, le troisième pays du monde pour les dépenses militaires (derrière les USA et la Chine) avec 85 milliards de dollars (63 pour la Russie à titre de comparaison).

Riyad a créé une « Arab NATO » faisant face à l'Iran et engagée au Yémen. Au cœur de cette coalition se trouve l'Égypte qui pèse à la fois le soutien économique de Ryad (V. la visite au Caire du Roi Salman en avril de cette année) et la puissance de la première armée arabe.

Néanmoins, les difficultés se multiplient pour les autorités saoudiennes, de la Syrie au Yémen.

La raison autant que les limites de l'action militaire ont ainsi amené la coalition à négocier à Ryad avec les Houtistes et à Koweït City pour les discussions inter-yéménites.

D. LE NOUVEAU JEU DE LA RUSSIE

Moscou est un allié de Damas depuis 1950. L'accès aux mers chaudes est une constante de la politique russe. La coopération Moscou-Téhéran-Damas-Hezbollah est au cœur de l'équation militaire régionale. Vladimir Vladimirovitch Poutine conduit une stratégie de résurgence de puissance. Après l'annexion de la Crimée et le retour de

la Russie en Mer Noire, la Méditerranée orientale est un pivot stratégique pour Moscou. La Guerre civile en Syrie permet à la Russie un retour stratégique et une coopération avec l'Iran identifié comme le futur hégémon régional.

E. LA TURQUIE CONNAÎT UN DOUBLE AFFAIBLISSEMENT INTERNE ET EXTERNE

La nouvelle configuration militaire du Nord de la Syrie et du Nord de l'Irak pose pour Ankara la question de la résurgence de la question kurde. Dans le même temps, le régime connaît une dérive autoritaire et doit gérer des défis sécuritaires internes de plus en plus nombreux.

De la question des réfugiés au retour de l'action terroriste sur le territoire national, le pouvoir du Président Erdogan s'écrit sur fond d'incertitudes.

2

Cinq incertitudes

A. LA STABILISATION DU YÉMEN

Les négociations de Koweït City et les tentatives de cessez-le-feu démontrent la volonté de la coalition de passer du militaire au diplomatique. Les difficultés n'en sont pas moins nombreuses : jeu de l'Iran vis-à-vis des Houthis, fragmentation du pays et risque d'insécurité durable au Sud de la péninsule arabique.

Autant de questions sécuritaires pour les Etats membres de la coalition au moment où le contre-choc pétrolier fait planer une difficulté sur la soutenabilité de leur croissance économique à court terme.

B. L'ANTAGONISME CHIITES-SUNNITES

L'évolution de la politique menée par le pouvoir en Irak sera au centre de cette question quand on considère l'arc Iran-Irak-Syrie-Liban.

La politique de revanche des Chiites à Bagdad, la normalisation de la communauté internationale avec l'Iran et l'Etat dans l'Etat que constitue le Hezbollah au Liban (qui n'a toujours pas de Président de la République) et la préservation d'un pouvoir alaouite à Damas constituent le socle d'une fracture géo-confessionnelle durable pour la région.

C. QUELLE SITUATION POST «DAESH» ?

À cet égard, deux questions ne manqueront pas de se poser après les opérations en cours :

- qui contrôlera les territoires récupérés ?

- les combattants étrangers en rentrant dans leurs pays d'origine n'y transféreront-ils pas une insécurité aggravée ?

En d'autres termes les actions militaires en cours, indispensables pour la stabilité sur le temps long préparent, sur le temps court, une forme d'aggravation conjoncturelle.

D. LA CAUSE PALESTINIENNE EST LA VICTIME DIPLOMATIQUE DES NOUVELLES PRIORITÉS

Face aux conflits régionaux et aux urgences sécuritaires, le dossier palestinien se trouve - de fait - relégué au second plan des priorités diplomatiques, y compris au sein du monde arabe.

E. COMMENT ÉVITER LA TRANSLATION DES CRISES VERS LA LIBYE ?

Avec la constitution d'un gouvernement d'Union nationale le 19 janvier dernier, tout reste à faire pour recréer un État en Libye et pour éviter que, de Syrte à Adjabia, ce pays failli ne devienne le scénario alternatif d'« Ad Dawla al Islamia » (DAESH).

En conclusion, force est de constater que les nouveaux rapports de forces régionaux n'ont pas encore défini un nouvel ordre et qu'une bipolarité régionale face à Téhéran est en train d'émerger.

On nous dit aujourd'hui : « Attention, en Lybie, il y a urgence à refaire un État! ». On nous dit aujourd'hui : « Attention, au Yémen, il y a urgence à négocier ! » Et bien, Sir Winston Churchill dans ses mémoires qui lui ont valu d'être prix Nobel de littérature écrit : « Quand un diplomate ou un homme politique vous dit qu'il y a urgence, vous avez juste trois chances sur cinq que ce soit trop tard... ».

BIOGRAPHIE

PASCAL CHAIGNEAU

Président de la section de science politique de l'Université Paris Descartes (Sorbonne-Paris-Cité). Professeur affilié à l'École des hautes études commerciales de Paris (HEC Paris), il y est directeur du Centre de Géopolitique et directeur scientifique des Masters « International Business » et « Sustainable Development ». Il est également directeur de séminaire à l'École de guerre. Il a fondé le Centre d'études diplomatiques et stratégiques (CEDS), doté du statut consultatif auprès des Nations unies (ECOSOC). Avocat au barreau de Paris, conseiller du commerce extérieur de la France, consul général honoraire. Capitaine de vaisseau dans la réserve opérationnelle des Armées, il est expert en droit international et en relations internationales de la Marine nationale française. Il est professeur invité à l'Université arabe des sciences de Tunis, et depuis 2010, il enseigne à la Sorbonne Abu Dhabi.

Remarques conclusives



Hervé Crès

Doyen du département
des sciences sociales de l'université
de New York - Abu Dhabi

Merci beaucoup Amiral, merci pour ces exposés complets, lumineux et foisonnant d'idées. Français et Doyen de la faculté de sciences économiques et sociales de NYU Abu Dhabi, je suis toujours ému quand je franchis le pont de Saadiyat pour rejoindre le campus de NYU et que je vois, amarré dans le port de Mina Zayed, le porte-avion Charles de Gaulle.

Je ne peux m'empêcher de penser après vos exposés que finalement cette université, la Sorbonne Abu Dhabi, est aussi une très belle nef qui ne porte pas des avions, mais qui porte des idées, des idées universelles.

J'ai été très frappé par votre citation Amiral, « les bombes triomphent rarement des idées ». Elle fait écho pour moi à une citation de Churchill, qui lors d'une remise de diplôme à Harvard en 1943, dit que « les empires du futur seraient les empires de la pensée ». Je ne sais pas si les idées triompheront des bombes, mais il est très important de prendre en considération l'analyse stratégique développée ici.

Elle est particulièrement inspirante pour nous, les pédagogues, qui ici opérons sur une « nouvelle frontière » académique. Il est frappant de voir combien votre analyse stratégique résonne dans l'analyse des grands enjeux du monde des idées. Une chose en particulier m'a

fasciné dans votre exposé, c'est de voir qu'il émergeait de très nombreux espaces de conflits et d'influences derrière les espaces classiques que vous avez illustrés avec les cartes.

Ces espaces sont des espaces de réseaux qui appellent une nouvelle géographie. Ce qui me permet en tant qu'économiste de comprendre que pour nos élèves, il faut peut être enseigné l'économie et la science politique aussi d'une autre façon en faisant émerger derrière la géographie classique, celle du globe terrestre, peut être une cyber-géographie.

Plutôt qu'enseigner la géo-économie et la géopolitique, il faudrait enseigner en complément une cyber-économie et une cyber-politique.

BIOGRAPHIE

HERVÉ CRÈS

Doyen de sciences sociales et Professeur d'Économie à Université de New York - Abu Dhabi (NYUAD). Ancien directeur adjoint d'HEC Grande École et Vice-président et Directeur Provisoire à Sciences Po, Hervé Crès a rejoint NYU-AD en 2014. Précédemment professeur à l'Université de la Pennsylvanie, à HEC, Paris et à Sciences Po, Paris, Hervé Crès a aussi enseigné à l'Université de Copenhague, de Genève, Koç l'Université à Istanbul et Lee Kuan Yew School of Public Policy in Singapore. Ses recherches recouvrent la théorie générale des équilibres, la théorie des choix sociaux et la théorie politique formelle.

Annexes

Loi n° 2014-742 du 1^{er} juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires

Le 17 octobre 2016

JORF n°0151 du 2 juillet 2014

NOR: DEVX1328530L

ELI:<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2014/7/1/DEVX1328530L/jo/texte>

Alias: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2014/7/1/2014-742/jo/texte>

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté, Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Titre 1^{er} : Dispositions générales

Article 1

I. - Le livre IV de la cinquième partie du Code des transports est complété par un titre IV intitulé : « Activités privées de protection des navires ».

II. - Au début du même titre IV, il est inséré un chapitre Ier ainsi rédigé :

« Chapitre Ier

« Dispositions générales

« Art. L. 5441-1. - Est soumise au présent titre, dès lors qu'elle n'est pas exercée par des agents de l'Etat ou des agents agissant pour le compte de l'Etat, l'activité qui consiste, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français.

« Cette activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger. Elle a pour fin de garantir la sécurité des personnes embarquées sur le navire, équipage et passagers. Elle pourvoit également à la protection des biens transportés.

« Les personnes morales exerçant cette activité sont dénommées entreprises privées de protection des navires. Les personnes physiques exerçant cette activité, employées par ces entreprises, sont dénommées agents. Les conditions d'exercice de cette activité sont définies au titre Ier du livre VI du Code de la sécurité intérieure. »

Titre II : Conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires

Chapitre Ier : Personnes morales

Article 2

I.- L'article L. 611-1 du Code de la sécurité intérieure est complété par un 4° ainsi rédigé :

« 4° A la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français, en application de l'article L. 5441-1 du Code des transports. »

II.- Le premier alinéa de l'article L. 612-1 du même code est ainsi rédigé :

« Seules peuvent être autorisées à exercer à titre professionnel, pour elles-mêmes ou pour autrui, les activités énumérées aux 1° à 3° de l'article L. 611-1, et à titre professionnel, pour autrui exclusivement, l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1 : ».

Article 3

Le titre Ier du livre VI du même code est ainsi modifié :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds, de protection physique des personnes et de protection des navires » ;

2° L'article L. 616-1 devient l'article L. 611-2 ;

3° Le chapitre VI est intitulé : « Activités de protection des navires ».

Article 4

L'article 1609 quinquies du Code général des impôts est ainsi modifié :

1° Après le 2° du II, il est inséré un 3° ainsi rédigé :

« 3° Les personnes morales, quelle que soit leur nationalité, à qui a été délivrée l'autorisation d'exercice prévue à l'article L. 612-9 dudit code, pour effectuer l'activité

mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 de ce même code. » ;

2° Au premier alinéa du III, la référence : « au 1° » est remplacée par les références : « aux 1° et 3° ».

Article 5

L'article L. 612-9 du Code de la sécurité intérieure est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'exercice de l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1, cette autorisation est, en outre, soumise à une certification, selon les modalités définies à l'article L. 616-1. »

Article 6

Au chapitre VI du titre Ier du livre VI du même code, est insérée une section 1 intitulée : « Certification » et qui comprend l'article L. 616-1 ainsi rétabli :

« Art. L. 616-1.-En vue de l'obtention de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9, les entreprises privées de protection des navires justifient auprès du Conseil national des activités privées de sécurité de l'obtention d'une certification dont la liste des prescriptions est fixée par décret en Conseil d'Etat. Les normes et référentiels applicables ainsi que les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisés par décret.

« Si l'entreprise n'a pas encore exercé l'activité définie au 4° de l'article L. 611-1, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui délivrer une autorisation d'exercice provisoire pour une durée maximale de six mois, après avoir vérifié l'engagement par l'entreprise d'une démarche de certification. Les modalités de délivrance de l'autorisation d'exercice provisoire sont définies par décret en Conseil d'Etat. »

Article 7

L'article L. 612-14 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 612-14.-L'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance

publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient. »

Article 8

L'article L. 612-2 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'exercice de l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1 est exclusif de toute autre activité, à l'exception du conseil et de la formation en matière de sûreté maritime. »

Chapitre II : Personnes physiques

Section unique : Agents employés par les entreprises privées de protection des navires

Article 9

Le titre Ier du livre VI du Code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° Au chapitre VI, tel qu'il résulte de l'article 3 de la présente loi, est insérée une section 2 intitulée : « Carte professionnelle » et qui comprend un article L. 616-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 616-2. - Pour exercer l'activité d'agent de protection à bord des navires, la première demande de carte professionnelle donne lieu à la délivrance d'une carte provisoire, d'une durée de validité d'un an. Après ce délai, en fonction du niveau d'activité démontré et du comportement professionnel de son détenteur, en tenant compte des informations apportées par les employeurs, la carte est soit délivrée de plein droit, pour le reste de la durée fixée par décret en Conseil d'Etat, soit refusée à l'agent.

« A peine d'irrecevabilité, la première demande est accompagnée d'une lettre d'intention d'embauche rédigée par une entreprise titulaire de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9. » ;

2° Avant le dernier alinéa de l'article L. 612-20, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'exercice de l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 du présent code, la condition prévue au 4° du présent article n'est pas applicable. La délivrance de la carte professionnelle répond en outre aux conditions exigées à l'article L. 616-2. » ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 612-23, la référence : « à l'article L. 611-1 » est remplacée par les références : « aux 1° à 3° de l'article L. 611-1 » ;

4° Au début du b du 6° des articles L. 645-1 et L. 647-1 et du b du 7° de l'article L. 646-1, les mots : « A l'avant-dernier » sont remplacés par les mots : « Au neuvième ».

Article 10

Le premier alinéa de l'article L. 612-10 du même code est ainsi modifié :

1° A la première phase, après le mot : « faite », sont insérés les mots : «, sauf pour l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1, » ;

2° A la seconde phrase, après les mots : « et déposée », sont insérés les mots : «, sauf pour l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1, ».

Article 11

Au premier alinéa de l'article L. 612-11 du même code, après le mot : « déposée », sont insérés les mots : «, sauf pour l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1, ».

Article 12

La section 4 du chapitre VI du titre Ier du livre VI du même code, telle qu'elle résulte des articles 27 et 29 de la présente loi, est complétée par un article L. 616-6 ainsi rédigé :

« Art. L. 616-6.-La demande d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle est déposée dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Titre III : Modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires

Chapitre Ier : Champ d'action

Article 13

I. - Au titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 1er, il est inséré un chapitre II intitulé : « Modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires » et qui comprend les articles L. 5442-1 à L. 5442-12.

II. - Au début du même chapitre II, est insérée une section 1 ainsi rédigée :

« Section 1

« Champ d'action :

« Art. L. 5442-1. - Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exercée au-delà de la mer territoriale des Etats, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues. Un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères peut, de sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées.

« Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres.

« Un décret fixe les types de navires non éligibles ainsi que les circonstances dérogatoires dans lesquelles ceux-ci peuvent embarquer des agents de protection. »

Chapitre II : Nombre, tenue et armement des agents

Article 14

I. - Au chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du Code des transports, tel qu'il résulte de l'article 13, est insérée une section 2 intitulée : « Nombre, tenue et armement des agents » et qui comprend les articles L. 5442-2 à L. 5442-6.

II. - Au début de la même section 2, il est inséré un article L. 5442-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-2.-Le nombre d'agents exerçant l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 embarqués à bord d'un navire protégé est fixé, conjointement et à l'issue d'une analyse de risque, par l'armateur et l'entreprise privée de protection des navires, en prenant en compte les moyens de défense passive équipant ledit navire. Ce nombre ne peut être inférieur à trois. »

Article 15

A la même section 2, il est inséré un article L. 5442-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-3. - Les agents portent, dans l'exercice de leurs fonctions, une tenue qui n'entraîne aucune confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées, de l'administration des affaires maritimes ou de la douane françaises. Ils peuvent être armés dans l'exercice de ces fonctions et sont dotés d'équipements de protection balistique. »

Article 16

A la même section 2, il est inséré un article L. 5442-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-4. - Les agents peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens dans le cadre défini au titre II du livre Ier du Code pénal. »

Article 17

A la même section 2, il est inséré un article L. 5442-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-5. - Les entreprises exerçant l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 sont autorisées, dans des conditions définies par un décret en Conseil d'Etat, à acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition de leurs agents, pour les besoins de leurs activités, des armes et des munitions.

« Ces entreprises ne peuvent importer sur le territoire national ni armes, ni munitions acquises dans un Etat non membre de l'Union européenne. Elles ne peuvent revendre dans un Etat non membre de l'Union européenne ni armes, ni munitions acquises sur le territoire national. »

Article 18

A la même section 2, il est inséré un article L. 5442-6 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-6. - Les conditions dans

lesquelles les armes sont embarquées, stockées et remises aux agents à bord des navires protégés, ainsi que les catégories d'armes autorisées, sont définies par décret en Conseil d'Etat.

« A bord du navire protégé, seuls les agents des entreprises privées de protection sont autorisés à manipuler les armes et les munitions mentionnées à l'article L. 5442-5. Le nombre d'armes autorisé est fixé par décret. »

Chapitre III : Droits et obligations

Article 19

I.- Le chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du Code des transports, tel qu'il résulte de l'article 13, est complété par une section 3 intitulée : « Droits et obligations » et qui comprend les articles L. 5442-7 à L. 5442-12.

II.- Au début de la même section 3, il est inséré un article L. 5442-7 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-7.-L'armateur, au sens des articles L. 5411-1 et L. 5411-2, ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires demande communication des références de l'autorisation d'exercice de l'entreprise, de la carte professionnelle de chacun des agents participant à l'exécution de la prestation, de l'assurance prévue à l'article L. 612-5 du Code de la sécurité intérieure ainsi que des marques, modèles et numéros de série des armes embarquées. Ces informations font l'objet d'une annexe au contrat établi entre l'armateur et l'entreprise, le cas échéant mise à jour avant l'embarquement. Cette annexe identifie notamment l'agent investi de la fonction de chef des agents présents à bord du navire, lequel est capable de communiquer avec le capitaine dans la langue de travail à bord définie à l'article L. 5513-1 du présent code.

« L'armateur vérifie la validité des cartes professionnelles soixante-douze heures au plus tôt avant l'embarquement des agents et transmet cette information au capitaine.

« L'armateur informe les autorités de l'Etat du recours à ces services, dans des conditions définies par décret. »

Article 20

A la même section 3, il est inséré un article L. 5442-8 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-8. - Le capitaine du navire protégé dispose d'une copie de l'annexe mentionnée à l'article L. 5442-7.

« Il procède à la vérification de l'identité des agents qui embarquent et de la conformité des numéros de série des armes embarquées avec ceux portés sur ladite annexe.

« Il informe les autorités de l'Etat de l'embarquement et du débarquement des agents, dans des conditions définies par décret. »

Article 21

A la même section 3, il est inséré un article L. 5442-9 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-9. - Les agents présents à bord du navire sont placés sous l'autorité du capitaine en application de l'article L. 5531-1.

« Ils ne peuvent exercer aucune prestation sans rapport avec la protection des personnes ou des biens ou avec les conséquences directes qui en découlent. »

Article 22

A la même section 3, il est inséré un article L. 5442-10 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-10. - Les entreprises privées de protection des navires tiennent un registre de leur activité, selon des modalités définies par voie réglementaire. Ce registre est transmis, sur demande, aux agents de contrôle mentionnés aux articles L. 611-2 et L. 634-3 du Code de la sécurité intérieure.

« Le chef des agents présents à bord du navire tient un registre de leur activité, selon des modalités définies par voie réglementaire. »

Article 23

A la même section 3, il est inséré un article L. 5442-11 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-11. - Le capitaine du navire protégé retranscrit dans le livre de bord tout événement impliquant les agents de l'entreprise privée de protection des navires ou relatif à leurs armes et munitions. En particulier, il mentionne les embarquements et débarquements, les stockages et déstockages des armes et munitions ainsi que, le cas échéant, les circonstances et les conséquences de leur utilisation.

« Le capitaine rédige un rapport de mer pour tout incident à bord impliquant un agent de l'équipe de protection. Il le transmet au Conseil national des activités privées de sécurité. »

Article 24

A la même section 3, il est inséré un article L. 5442-12 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-12. - En cas d'incident ayant entraîné l'usage de la force, le capitaine du navire protégé rédige un rapport de mer, qu'il transmet dans les meilleurs délais au représentant de l'Etat en mer compétent.

« Le chef des agents présents à bord rédige un rapport à destination du capitaine du navire protégé, qui l'annexe au rapport de mer mentionné au premier alinéa. Son contenu est précisé par décret.

« Tout individu demeuré ou recueilli à bord après avoir représenté une menace extérieure à l'encontre du navire, au sens de l'article L. 5441-1, fait l'objet d'une consignation, dans les conditions prévues à l'article L. 5531-19. Le capitaine informe sans délai la

représentation française du pays de la prochaine escale du navire. »

Article 25

Au chapitre VI du titre Ier du livre VI du code de la sécurité intérieure, tel qu'il résulte de l'article 3 de la présente loi, est insérée une section 3 intitulée : « Modalités d'exercice spécifiques » et qui comprend un article L. 616-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 616-3.-Les modalités d'exercice spécifiques aux activités de protection des navires sont définies au chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du Code des transports. »

Titre IV : Contrôle administratif de l'exercice de l'activité privée de protection des navires et constatation des infractions en mer

Chapitre Ier : Contrôle administratif sur le territoire national

Article 26

L'article L. 611-2 du Code de la sécurité intérieure, tel qu'il résulte de l'article 3 de la présente loi, est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « de l'autorité administrative » sont remplacés par les mots : « du Conseil national des activités privées de sécurité ainsi que du représentant de l'Etat dans le département ou, à Paris, du préfet de police » ;

2° Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Dans l'exercice du contrôle des sociétés exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 du présent code, ils peuvent également obtenir communication des registres prévus à l'article L. 5442-10 du Code des transports. » ;

3° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Un compte rendu de visite est établi, dont copie est remise immédiatement au responsable de l'entreprise et est adressé aux autorités mentionnées au premier alinéa. »

Chapitre II : Contrôle administratif à bord des navires

Article 27

Au chapitre VI du titre Ier du livre VI du Code de la sécurité intérieure, tel qu'il résulte de l'article 3 de la présente loi, est insérée une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« Contrôle à bord des navires

« Art. L. 616-4.-I.-Outre les agents mentionnés

à l'article L. 611-2, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'Etat et les commandants des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance maritime, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les agents des douanes assurant, à bord des navires battant pavillon français et pour le compte de l'autorité administrative, le contrôle des personnes exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1.

« II. - Lorsque l'accès à bord s'est trouvé matériellement impossible ou que des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées doivent être diligentées à bord, les commandants des bâtiments de l'Etat peuvent ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés.

« Les contrôles s'effectuent à toute heure.

« III. - Les agents mentionnés au I du présent article peuvent vérifier les cartes professionnelles des agents exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 présents à bord ainsi que les documents d'identité de toute autre personne. Ils peuvent obtenir communication de tous documents de bord, notamment ceux relatifs à l'activité mentionnée au même 4°.

« IV. - Ils peuvent procéder à la visite des ponts et locaux des différentes zones du navire, notamment des lieux de stockage des armes et munitions.

« V. - Lorsque les locaux sont affectés à un usage privé ou d'habitation et que le navire est en mer ou depuis moins de soixante-douze heures dans un port, dans une rade ou à quai, les visites sont effectuées en présence de l'occupant des lieux ou, à défaut, du capitaine ou de son représentant.

« VI. - Lorsque la visite des locaux mentionnés au V intervient alors que le navire est dans un port, dans une rade ou à quai depuis soixante-douze heures au moins, elle ne peut être effectuée, en cas de refus de l'occupant des lieux, qu'après autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le navire.

« L'ordonnance ayant autorisé la visite est exécutoire au seul vu de la minute. La procédure est sans représentation obligatoire. La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. A tout moment, il peut décider de l'arrêt ou de la suspension de la visite.

« L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou, en son absence, au capitaine ou à son représentant.

« L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel.

« VII. - Un procès-verbal de visite du navire est établi et contresigné par le capitaine ou son représentant, à qui une copie est immédiatement remise, ainsi que, le cas échéant, à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, avec mention des voies et délais de recours. Il est adressé au représentant de l'Etat en mer et au directeur du Conseil national des activités privées de sécurité.

« VIII. - L'occupant des locaux mentionnés aux V et VI peut contester la régularité de leur visite devant le premier président de la cour d'appel selon les règles de la procédure sans représentation.

« IX. - Ce recours doit être formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal. Ce recours n'est pas suspensif.

« L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles de la procédure sans représentation. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

« Le Code de procédure civile s'applique sous réserve des dispositions prévues au présent article. »

Article 28

I. - Le Code des douanes est ainsi modifié :

1° L'article 62 est ainsi rédigé :

« Art. 62.-I.-Pour l'application du présent code et en vue de la recherche de la fraude, les agents des douanes peuvent, à toute heure, accéder à bord et visiter tout navire se trouvant dans la zone maritime du rayon des douanes, ou dans la zone définie à l'article 44 bis dans les conditions prévues à ce même article, ou circulant sur les voies navigables.

« II. - Lorsque l'accès à bord s'est trouvé matériellement impossible ou que des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées doivent être diligentées à bord, les agents des douanes exerçant les fonctions de capitaine à la mer peuvent ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés.

« III. - Chaque visite se déroule en présence du capitaine du navire ou de son représentant.

« Lorsque la visite concerne des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, la visite est effectuée en présence de l'occupant des lieux. En l'absence de l'occupant des lieux, les agents des douanes ne peuvent procéder à celle-ci qu'en présence du capitaine du navire ou de son représentant.

« IV. - Chaque visite fait l'objet d'un procès-verbal relatant le déroulement des

opérations de contrôle, dont une copie est immédiatement remise au capitaine du navire ou à son représentant et à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation visités.

« V. - L'occupant des locaux à usage privé ou d'habitation visités dispose d'un recours contre le déroulement des opérations de visite devant le premier président de la cour d'appel du lieu de la direction des douanes dont dépend le service chargé de la procédure.

« Le procès-verbal rédigé à l'issue des opérations de visite mentionne le délai et la voie de recours. Les parties ne sont pas tenues de constituer avocat.

« VI. - Ce recours doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal. Ce recours n'est pas suspensif.

« VII. - L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles de la procédure sans représentation. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

« VIII. - Le Code de procédure civile s'applique sous réserve des dispositions prévues au présent article. » ;

2° L'article 63 est ainsi rédigé :

« Art. 63.-I.-Pour l'application du présent code et en vue de la recherche de la fraude, les agents des douanes peuvent accéder à bord et visiter tout navire qui se trouve dans un port, dans une rade ou à quai.

« II. - Lorsque la visite concerne des navires qui se trouvent dans un port, dans une rade ou à quai depuis moins de soixante-douze heures, elle se déroule selon les conditions prévues à l'article 62.

« III. - A. -Lorsque la visite concerne des navires qui se trouvent dans un port, dans une rade ou à quai depuis soixante-douze heures au moins, elle se déroule en présence du capitaine du navire ou de son représentant.

« B.-Lorsque la visite concerne des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, elle ne peut être effectuée, en cas de refus de l'occupant des lieux, qu'après autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance du lieu de la direction des douanes dont dépend le service chargé de la procédure.

« La visite s'effectue sous le contrôle du juge qui l'a autorisée. Lorsqu'elle a lieu en dehors du ressort de son tribunal de grande instance, il délivre une commission rogatoire, pour exercer ce contrôle, au juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel s'effectue la visite.

« Le juge peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention.

« A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la visite.

« L'ordonnance est exécutoire au seul vu de la minute.

« L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou, en son absence, au capitaine du navire ou à son représentant, qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou émargement au procès-verbal prévu au V.

« Le délai et la voie de recours sont mentionnés dans l'ordonnance.

« L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel. Les parties ne sont pas tenues de constituer avocat.

« IV. - Chaque visite fait l'objet d'un procès-verbal relatant le déroulement des opérations de contrôle, dont une copie est immédiatement remise au capitaine du navire, à son représentant et à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation visités. Une copie du procès-verbal est transmise au juge des libertés et de la détention dans les trois jours suivant son établissement.

« V. - L'occupant des locaux à usage privé ou d'habitation visités dispose d'un recours contre le déroulement des opérations de visite devant le premier président de la cour d'appel du lieu de la direction des douanes dont dépend le service chargé de la procédure.

« Le procès-verbal rédigé à l'issue des opérations de visite mentionne le délai et la voie de recours prévus au VI. Les parties ne sont pas tenues de constituer avocat.

« VI. - Les recours contre l'ordonnance du juge des libertés et de la détention prévue au III et contre le déroulement des opérations de visite prévu au V doivent être exclusivement formés par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal. Ces recours ne sont pas suspensifs.

« VII. - L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles de la procédure sans représentation. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

« VIII. - Le Code de procédure civile s'applique sous réserve des dispositions prévues au présent article. » ;

3° Au 1 de l'article 413 bis, les références : « des articles 53-1,61-1, » sont remplacées par les mots : « du a du 1 de l'article 53 et des articles » ;

4° Le C du paragraphe 3 de la section 1 du chapitre VI du titre XII est complété par un article 416 bis ainsi rédigé :

« Art. 416 bis.- Est passible d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 15 000 €

le fait de s'opposer à l'exercice des fonctions dont sont chargés les agents des douanes ou de refuser de se soumettre à leurs injonctions conformément au b du 1 de l'article 53 et au 1 de l'article 61 du présent code. »

II. - Au B du I de l'article 52 de la loi n° 93-1 du 4 janvier 1993 portant dispositions diverses relatives aux départements d'outre-mer, aux territoires d'outre-mer et aux collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : « et dans la zone définie à l'article 44 bis, dans les conditions prévues à cet » sont remplacés par les mots : «, ou dans la zone définie à l'article 44 bis dans les conditions prévues à ce même ».

Chapitre III : Constatation des infractions à bord des navires

Article 29

La section 4 du chapitre VI du titre Ier du livre VI du Code de la sécurité intérieure, telle qu'elle résulte de l'article 27 de la présente loi, est complétée par un article L. 616-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 616.-Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément au code de procédure pénale, les agents des douanes, les commandants et commandants en second des navires de l'Etat, les commandants des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance maritime ainsi que, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les officiers de la marine nationale, les commissaires des armées embarqués à bord des bâtiments de la marine nationale et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer peuvent constater, à bord des navires, les infractions au présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application.

« Le procureur de la République compétent est informé par tout moyen des infractions constatées. Les procès-verbaux de constatation, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, lui sont transmis par tout moyen dans les plus brefs délais. Copie en est remise à la personne intéressée.

« Sauf extrême urgence, il ne peut être procédé qu'avec l'autorisation du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des armes, munitions ainsi que des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission d'une infraction au présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application, ou qui paraissent destinés à la commettre. Cette autorisation est transmise par tout moyen.

« Les armes, munitions, objets ou documents saisis sont placés immédiatement sous scellés.

« Pour la poursuite, l'instruction et le jugement de ces infractions, sans préjudice des articles 43,52,382,706-42 et 706-75 du Code de procédure pénale, sont compétents le procureur de la République, le juge d'instruction et la juridiction de jugement du lieu dans lequel le navire à bord duquel une infraction est constatée est immatriculé ou du lieu de résidence administrative de l'agent qui a constaté cette infraction. »

Titre V : Sanctions Disciplinaires Et Pénales

Article 30

I. - La section 2 du chapitre VII du titre Ier du livre VI du Code de la sécurité intérieure est complétée par une sous-section 3 ainsi rédigée :

« Sous-section 3

« Activités de protection des navires

« Art. L. 617-12-1.-Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende :

« 1° Le fait, pour un armateur, d'avoir recours à une entreprise privée de protection des navires n'étant pas titulaire de l'autorisation d'exercice prévue à l'article L. 612-9 ;

« 2° Le fait d'exercer l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 en violation des obligations assignées à l'article L. 616-1 ;

« 3° Le fait, pour l'entreprise contractant avec l'armateur, de sous-traiter l'exercice de l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 ou, pour l'armateur, d'avoir recours à plusieurs entreprises pour une même prestation ;

« 4° Le fait de recourir à une entreprise privée de protection des navires sans respecter les zones où ce recours est autorisé ou le type de navire éligible, définis par les dispositions réglementaires prises en application de l'article L. 5442-1 du Code des transports ;

« 5° Le fait d'acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition des armes et munitions sans respecter les dispositions réglementaires prises en application du premier alinéa de l'article L. 5442-5 du même code ;

« 6° Le fait d'importer sur le territoire national des armes et des munitions acquises dans un Etat non membre de l'Union européenne en méconnaissance du second alinéa du même article L. 5442-5 ;

« 7° Le fait de revendre dans un Etat non membre de l'Union européenne des armes et des munitions acquises sur le territoire national en méconnaissance du même second alinéa ;

« 8° Le fait d'exercer l'activité définie au 4° de l'article L. 611-1 du présent code depuis tout autre navire que celui que cette activité a pour but de protéger ;

« 9° Le fait de mettre à disposition ou d'avoir recours à un nombre d'agents inférieur à

celui prévu à l'article L. 5442-2 du Code des transports. »

II. - L'article L. 617-1 du même code est ainsi modifié :

1° Au 1°, la référence : « 3° » est remplacée par la référence : « 4° » ;

2° Après le 3°, il est inséré un 3° bis ainsi rédigé :

« 3° bis Le fait d'exercer l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1 et d'avoir, en outre, une activité autre que le conseil et la formation en matière de sûreté maritime ; ».

Article 31

I. - L'article L. 617-14 du même code est ainsi modifié :

1° La référence : « L. 616-1 » est remplacée par la référence : « L. 611-2 » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Est puni de la même peine le fait de mettre obstacle à l'accomplissement des contrôles prévus aux articles L. 611-2, L. 616-4 ou L. 634-1 à L. 634-3, lorsqu'ils sont relatifs à l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1. »

II. - Au 7° de l'article L. 642-1, au 10° de l'article L. 645-1, au 11° de l'article L. 646-1 et au 10° de l'article L. 647-1 du même code, la référence : « L. 616-1 » est remplacée par la référence : « L. 611-2 ».

Article 32

La sous-section 3 de la section 2 du chapitre VII du titre Ier du livre VI du même code, telle qu'elle résulte de l'article 30 de la présente loi, est complétée par un article L. 617-12-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 617-12-2. - Est puni de 3 750 € d'amende :

« 1° Le fait d'exercer ou de faire exercer à bord du navire protégé l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 dans une tenue entraînant la confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane française ;

« 2° Le fait de ne pas tenir les registres prévus à l'article L. 5442-10 du Code des transports ;

« 3° Le fait, pour un armateur de navire battant pavillon français ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires, de ne pas en informer les autorités de l'Etat compétentes, en méconnaissance du dernier alinéa de l'article L. 5442-7 du même code ;

« 4° Le fait, pour un capitaine de navire battant pavillon français embarquant ou débarquant des agents de protection, de ne pas en informer les autorités de l'Etat en violation de l'article L. 5442-8 dudit code. »

Contributeurs



ANTOINE BEAUSSANT

De août 2013 à 2016, il a commandé la zone maritime de l'océan Indien (ZMOI) et des forces maritimes de l'océan Indien (Alindien). Alindien et son état-major sont basés à Abu Dhabi. Composé d'une cinquantaine de militaires, officiers et sous-officiers des trois armes, l'EMIA Alindien exerce habituellement son contrôle opérationnel depuis la terre. En tant qu'Alindien, il exerce son autorité sur une zone maritime s'étendant du Sud du canal de Suez à l'Ouest, et à l'Est jusqu'aux limites Ouest des eaux de la Birmanie, de l'Indonésie et de l'Australie. Ses missions revêtent plusieurs aspects : contribuer à la stabilisation et au maintien de la paix dans la zone ; contribuer à la sécurité des espaces maritimes ; conduire des opérations militaires à dominante maritime ; participer à la protection des ressortissants français, promouvoir la politique de défense de la France et animer les relations militaires bilatérales avec les différents pays de la zone.



MONA MAKRAM-EBEID

Présidente de la Commission des droits sociaux du Conseil national des Droits de l'homme, Mona Makram-Ebeid a été membre du parlement égyptien de 1990-1995, sénatrice en 2012 et 2013. Conseiller à la Banque mondiale pour la région MENA de 1992-1996, expert à l'ONU au sein de la Commission pour les politiques de Développement (CPD) et expert régional pour les États arabes au sein du programme des Nations Unies « Capacité 21 » de 2000-2003. Présidente fondatrice de l'Association for the advancement of education (ONG). Membre du Groupe international de consultation pour le Moyen-Orient au Centre d'Études Stratégiques et Internationales (CSIS) de Washington. Fondatrice de l'Organisation arabe des Droits de l'homme. Officier la Légion d'honneur. Elle enseigne à l'Université américaine du Caire et à la Sorbonne Abu Dhabi.



PASCAL CHAIGNEAU

Président de la section de science politique de l'Université Paris Descartes (Sorbonne-Paris-Cité). Professeur affilié à l'École des hautes études commerciales de Paris (HEC Paris), il y est directeur du Centre de Géopolitique et directeur scientifique des Masters « International Business » et « Sustainable Development ». Il est également directeur de séminaire à l'École de guerre. Il a fondé le Centre d'études diplomatiques et stratégiques (CEDS), doté du statut consultatif auprès des Nations unies (ECOSOC). Avocat au barreau de Paris, conseiller du commerce extérieur de la France, consul général honoraire. Capitaine de vaisseau dans la réserve opérationnelle des Armées, il est expert en droit international et en relations internationales de la Marine nationale française. Il est professeur invité à l'Université arabe des sciences de Tunis, et depuis 2010, il enseigne à la Sorbonne Abu Dhabi.



HERVÉ CRÈS

Doyen de sciences sociales et Professeur d'Économie à Université de New York - Abu Dhabi (NYUAD). Ancien directeur adjoint d'HEC Grande École et Vice-président et Directeur Provisoire à Sciences Po, Hervé Crès a rejoint NYU-AD en 2014.

Précédemment professeur à l'Université de la Pennsylvanie, à HEC, Paris et à Sciences Po, Paris, Hervé Crès a aussi enseigné à l'Université de Copenhague, de Genève, Koç l'Université à Istanbul et Lee Kuan Yew School of Public Policy in Singapour. Ses recherches recouvrent la théorie générale des équilibres, la théorie des choix sociaux et la théorie politique formelle.



ABDUNASSER JAMAL ALSHAALI

Directeur adjoint du Département des politiques de Planification - Ministère des Affaires étrangères et de Coopération Internationale des Émirats Arabes Unis ; titulaire d'un Master en Banque et Finance de Psuad. Il publie des articles in English and Arabe dans son blog : www.abdunnasserashaali.com, Gulf News www.gulfnews.com, Al Hattlan Online Blog www.hattpost.com, Aliqtisadi Online <http://ae.aliqtisadi.com>.



MONZER DEBIANE

Magistrat, président de chambres civiles et commerciales dans différentes juridictions au Liban, Monzer Debiane est conseiller juridique du département judiciaire du ministère de la justice d'Abu Dhabi, il est notamment membre de la Commission juridique de sécurité maritime d'Abu Dhabi. Titulaire du Master de droit international de Psuad, il rédige actuellement une thèse de doctorat sur la piraterie maritime.



FRANK TÉTART

Docteur de l'Institut français de géopolitique (Paris VIII Université), diplômé en relations internationales de l'université Paris I Panthéon Sorbonne, Frank Tétart a principalement travaillé dans les domaines de l'Europe centrale et orientale, la Russie et la Région de Golfe arabe. En 2011, il a édité *Géographie des conflits*; en 2013, il a publié *le Grand Atlas, comprendre le monde en 200 cartes*, en partenariat avec *Courrier International*. Il est le coauteur de l'émission de Télévision *le Dessous des cartes*, sur ARTE. Frank Tétart est professeur vacataire à l'Université Paris Sorbonne - Abu Dhabi.



AWADH AL BREIKI

Chercheur assistant au département des études stratégiques, Emirate Center for strategic studies and Research (ECSSR) à Abu Dhabi. Précédemment chercheur assistant au département de Science Politique et titulaire d'une licence en sciences politiques de l'université de Temple, Philadelphie, États-Unis.



ANTHONY CHAMBOREDON

Professeur associé à Paris Sorbonne - Abu Dhabi (Psuad) depuis septembre 2013, en délégation de l'Université Paris Descartes, il dirige le programme de recherche de Psuad en Droit comparé du développement durable. Il enseigne le Droit privé en licence et le droit comparé en master, en particulier dans le master de Droit du développement durable. Ancien chargé de mission pour les relations internationales à l'Université Paris Descartes, il est fondateur et ancien directeur du master de *Common law* et Droit comparé. Il est titulaire d'un doctorat en droit privé de l'Institut universitaire européen de Florence et de Paris Ouest. Il publie dans les domaines du droit privé, et du droit comparé du développement durable.

Programme des conférences

PANORAMA DE LA PIRATERIE EN OCÉAN INDIEN ET ENJEUX JURIDIQUES

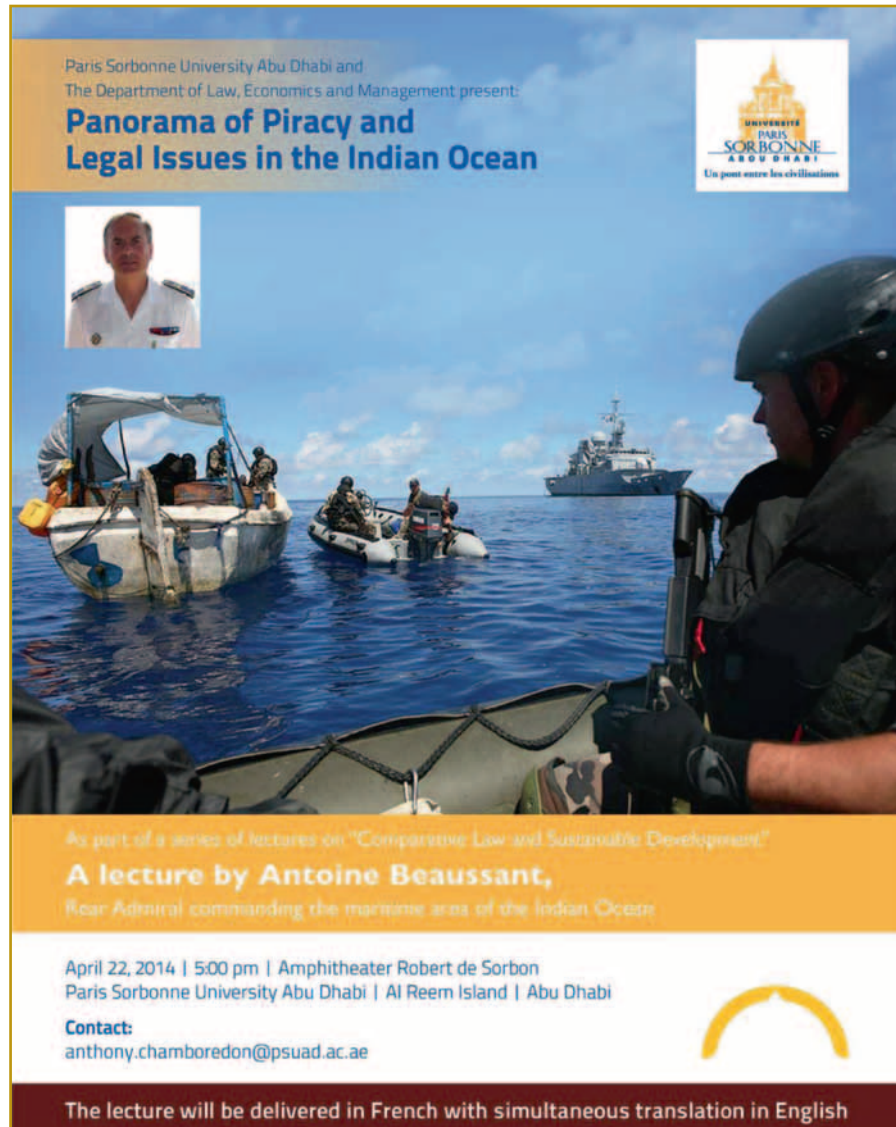
Programme

17:00 – Accueil des Professeurs Éric Fouache, Vice Chancelier, et Christian Chêne, Chef du département de droit et économie de Psuad

17:10 – Introduction : « La coopération des droits contre la piraterie », Anthony Chamboredon, Professeur associé à Psuad

17:20 – Conférence : « Panorama de la piraterie en océan indien, enjeux juridiques », Antoine Beaussant, Contre-Amiral commandant les forces françaises de l'Océan Indien. Le Contre-Amiral Beaussant, est depuis août 2013 l'amiral commandant la zone maritime de l'océan Indien (ZMOI) et des forces maritimes de l'océan Indien (Alindien). Alindien et son état-major sont basés à Abu Dhabi. Composé d'une cinquantaine de militaires, officiers et sous-officiers des trois armées, l'EMIA Alindien exerce habituellement son contrôle opérationnel depuis la terre. En tant qu'Alindien, il exerce son autorité sur une zone maritime s'étendant du Sud du canal de Suez à l'Ouest, et à l'Est jusqu'aux limites Ouest des eaux de la Birmanie, de l'Indonésie et de l'Australie. Ses missions revêtent plusieurs aspects : contribuer à la stabilisation et au maintien de la paix dans la zone ; contribuer à la sécurité des espaces maritimes ; conduire des opérations militaires à dominante maritime ; participer à la protection des ressortissants français, promouvoir la politique de défense de la France et animer les relations militaires bilatérales avec les différents pays de la zone.

18:20 – Modérateur : Pascal Chaigneau
Le professeur Pascal Chaigneau est président de la section de science politique de l'Université Paris Descartes (Sorbonne-Paris-Cité). Professeur affilié à l'École des hautes études commerciales de Paris (HEC Paris), il y est directeur du Centre de Géopolitique et directeur scientifique des Masters « International Business » et « Sustainable Development ». Il est également directeur de séminaire à l'École de guerre. Il a fondé le Centre d'études diplomatiques et stratégiques (CEDS), doté du statut consultatif auprès des Nations unies (ECOSOC). Avocat au barreau de Paris, conseiller du commerce extérieur de la France, consul général honoraire. Capitaine de vaisseau dans la réserve opérationnelle des Armées, il est expert en droit international et en relations



Paris Sorbonne University Abu Dhabi and
The Department of Law, Economics and Management present:

**Panorama of Piracy and
Legal Issues in the Indian Ocean**

UNIVERSITÉ
PARIS
SORBONNE
ABU DHABI
Un pont entre les civilisations

As part of a series of lectures on "Comparative Law and Sustainable Development"

A lecture by Antoine Beaussant,
Rear Admiral commanding the maritime area of the Indian Ocean

April 22, 2014 | 5:00 pm | Amphitheater Robert de Sorbon
Paris Sorbonne University Abu Dhabi | Al Reem Island | Abu Dhabi

Contact:
anthony.chamboredon@psuad.ac.ae

The lecture will be delivered in French with simultaneous translation in English

internationales de la Marine nationale française. Il est professeur invité à l'Université arabe des sciences de Tunis, et depuis 2010, il enseigne régulièrement à la Sorbonne Abu Dhabi.

18:25 – Discutants :

Sénatrice Mona Makram-Ebeid – « La lutte contre la piraterie maritime en Egypte » (10 minutes). Présidente de la Commission des Droits Sociaux du Conseil national des Droits de l'homme, Mona Makram-Ebeid a été membre du parlement égyptien de 1990-1995, sénatrice en 2012 et 2013. Conseiller à la Banque mondiale pour la région MENA de 1992-1996, expert à l'ONU au sein de la

Commission pour les politiques de Développement (CPD) et expert régional pour les États arabes au sein du programme des Nations Unies « Capacité 21 » de 2000-2003. Elle a fondé et préside l'Association for the advancement of education (ONG). Elle a été membre du Groupe international de consultation pour le Moyen-Orient au Centre d'Études Stratégiques et Internationales (CSIS) de Washington. Elle est membre fondateur de l'Organisation arabe des Droits de l'homme. Elle est Officier la Légion d'honneur. Elle enseigne depuis plusieurs années à l'Université américaine du Caire et à la Sorbonne Abu Dhabi dans le Master de droit international.

Monzer Debiane – « Quick Overview in Piracy Under the International Law » (10 minutes)
Magistrat, président de chambres civiles et commerciales dans différentes juridictions au Liban, Monzer Debiane est conseiller juridique

du département judiciaire du ministère de la justice d'Abu Dhabi, il est notamment membre de la Commission juridique de sécurité maritime d'Abu Dhabi. Titulaire du Master de droit international de Psuad, il rédige actuellement

une thèse de doctorat sur la piraterie maritime.

18:45 – Débat

19:00 – Réception

CRISES AROUND THE GULF: WORLD POWERS' GAME OR RISE OF REGIONAL ACTORS?

Programme

10:30 – Greetings: Majed Al Khemeiri, Paris Sorbonne University – Abu Dhabi (Psuad) Management representative, Professor Christian CHÊNE, Psuad, Head of the Law, Political science, Economics and management department.

10:35 – Introduction: Dr Anthony Chamboredon, Psuad Associate Professor, scientific coordinator.

10:40 – Conference: Antoine Beaussant, Rear Admiral, French Joint Forces Commander in the Indian Ocean: « Crises around the Gulf: World Powers' Game or Rise of Regional Actors? »

We live in a world characterized by paradoxes. One the one hand, our global governance system relies on the model of the Westphalian State. Yet today's wars rarely oppose two States: the security challenges we face ignore borders. On the other hand, countries still compete for influence and power, bringing back the traditional conception of State. The Middle East is the perfect illustration of such paradoxes.

11:20 – Round table: Moderator – Professor Hervé Crès, New York University – Abu Dhabi (NYUAD), Dean of Social Science

11:25 – Abdunnasser Jamal Alshaali, UAE Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation, Deputy Director of Policy Planning Department: « Shifts in Regional Order »

The region has come a long way from its previous status quo where it was dominated by super powers and their interests. Between the United States and the Former Soviet Union, the region tilted towards the former with a withdrawal of the latter up to Russia's latest intervention in Syria. Prior to that, Iranian ventures in the region and the «hands-off» policy of the United States resulted in a new regional order that hasn't taken its new form yet.

11:35 – Professor Pascal Chaigneau, Paris Descartes University: « Strategic breaks in the Middle East and the Arabian Gulf »

The current geopolitical reconfiguration raises the following risks: - hegemonic temptations of Iran; - limits of the Saudi capacity to control regional tensions; - conflicts evolution of the region; - consequences of the alliances' reorganizations for the security of the Gulf countries.

UNIVERSITÉ PARIS SORBONNE ABU DHABI

ACADEMIC LECTURE

CRISES AROUND THE GULF: WORLD POWERS' GAME OR RISE OF REGIONAL ACTORS?

Paris-Sorbonne University Abu Dhabi presents, in conjunction with the Master in Sustainable Development Law, a Lecture by Rear Admiral Antoine Beaussant, Joint Commander of the French Forces in the Indian Ocean.

The Lecture will be followed by a round table of experts in International Relations.

April 10th 2016
From 10:30am to 12:30pm

The Lecture will be delivered in French, with simultaneous translation in English. Please RSVP at the following address: www.sorbonne.ae/rsvp

Amphitheater Robert de Sorbon
Paris-Sorbonne University Abu Dhabi
Al Reem Island, Abu Dhabi

THALES

11:45 – Awadh Al Breiki, Emirate Center for Strategic Studies and Research (ECSSR): « Obama's Middle East Policy: Observations »

For decades, the U.S. has played a significant and dominant role in the ME, but some believe that Obama has reconsidered U.S. commitments in the region. So how is Obama reshaping the region?

11:55 – Frank Tétart, Psuad adjunct teacher: « Religious Fracture Sunnism/Shiism, new

key for reading the crises around the Gulf »

For a decade, religious fracture between Sunnites and Shiites seems to have become the main threat in the stability of the Middle East. A «Shiite bow» with Iran and his allies would be at the root of all the tensions and the conflicts of the region. Its geopolitical and economic consequences translate the growing rivalries between the big regional actors.

12:05 – Q&A

LA SÉCURITÉ DANS LA PÉNINSULE ARABIQUE

La sécurité de la péninsule arabe, « poudrière du monde », n'a jamais autant déterminé le développement durable de l'ensemble de notre planète. Elle se règle de plus en plus en mer. La piraterie et tous les trafics alimentent la criminalité et le terrorisme dans la région. La coopération juridique internationale se renforce pour conjuguer la souveraineté des États sur leurs eaux territoriales et la liberté des mers garantie par le droit international.

Par ailleurs, la maîtrise des ressources comme l'eau ou le pétrole relèvent aussi de la sécurité. Les États-Unis avaient forgé des alliances avec les principaux producteurs de pétrole de la région. Aujourd'hui autosuffisants grâce au gaz de schistes, les américains redéfinissent leurs alliances. On assiste ainsi à l'essor de nouveaux acteurs régionaux.

Le Contre-Amiral Antoine Beussant, Commandant des forces françaises dans l'océan indien (Alindien), et les experts qui ont contribué aux conférences de la Sorbonne Abu Dhabi en 2014 et 2016, offrent une analyse éclairante des enjeux actuels de la sécurité dans la péninsule arabe.

