



HAL
open science

La menace du terrorisme maritime en Méditerranée

Khanssa Lagdami

► **To cite this version:**

Khanssa Lagdami. La menace du terrorisme maritime en Méditerranée. *Neptunus*, 2012, 18 (1), pp.9.
hal-03811156

HAL Id: hal-03811156

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03811156>

Submitted on 11 Oct 2022

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 menace du terrorisme maritime en Méditerranée

Khanssa LAGDAMI¹

Le terrorisme en mer est une menace qui s'est encore peu concrétisée dans le monde. Pourtant, les mouvements intégristes² ont témoigné à différentes reprises leur compréhension du rôle important des points de strangulation dans le commerce maritime mondial en manigançant ou planifiant plusieurs attaques durant ces dernières années³. La mer Méditerranée n'est pas à l'abri de cette menace !

En droit, l'appréhension de la menace du terrorisme en mer est une chose complexe, qui ne peut faire l'objet d'une définition précise. En effet, même si la communauté internationale se rassemble dans la condamnation du terrorisme, aucun État, jusqu'à maintenant, n'est prêt à prendre la responsabilité de donner une définition précise à ce phénomène, car infailliblement cela mettrait en évidence des complicités politiques⁴.

En outre, selon une définition laconique, peut être considéré comme terrorisme « l'ensemble d'actes de violence (attentats, prises d'otages, etc.) commis par une organisation ou un groupe d'individus, agissant pour son propre compte ou pour celui d'un État, en vue de créer un climat d'insécurité, d'exercer un chantage sur un gouvernement ou une organisation internationale, afin de satisfaire une haine à l'égard d'une communauté, d'un système. »⁵. Cette assimilation peut mener à faire l'amalgame entre la piraterie et le terrorisme. Seulement, contrairement à la piraterie qui vise essentiellement des buts privés et lucratifs, le terrorisme s'attaque, au travers des intérêts économiques ou humains, à l'État lui-même. Sa dimension politique triomphe sur toute autre menace qui relève de l'appât du gain.

Le classifiant comme « terrorisme stratégique », le Capitaine de Vaisseau (R) Hugues EUDELIN, définit le terrorisme en mer comme l'ensemble des « menaces ou actes de violence perpétrés en perturbant les infrastructures et les flux d'échanges interrégionaux; en créant et en maintenant un état latent d'incertitude économique, en vue de déstabiliser durablement les populations de façon à atteindre des objectifs politiques. »⁶. Cet essai de définition semble plus adéquat aux menaces et aux tentatives d'actes de terrorisme survenus jusqu'alors.

¹ Doctorante au Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes.
khanssaa.lagdami@gmail.com

² Les plus connus sont Al Qaeda, Abu Sayyaf (ASG) opérant dans le sud des Philippines, ou encore la Jamaah Islamiyah (JI) présente dans plusieurs pays dans en Asie, notamment à Singapour, en Malaisie et en Indonésie.

³ RICHARDSON Michael, *Terror at sea: the world's lifelines are at risk*, The straits times (Singapore), 17 novembre 2003

⁴ Alexis WILLER, « Les aspects maritimes de lutte contre le narcotrafic, le terrorisme et le trafic de migrants : l'exemple français », *Bulletin d'Études de la marine* n°30, décembre 2004, p.37

⁵ V° Terrorisme, Dictionnaire Larousse.

⁶ EUDELIN Hugues, « Terrorisme stratégiques : une menace en mer », *Défense nationale et sécurité collective*, mars 2009, p.143

Les cibles choisies par les terroristes sont à la fois diverses et faciles à toucher. Elles peuvent concerner des ports, des navires marchands, des navires militaires, des navires de matières dangereuses. Mais aussi des villes côtières, des terminaux d'hydrocarbures, des canaux et des porte-d'avion nucléaires.

Néanmoins, les liens entre le terrorisme en mer et la piraterie sont extrêmement étroits, voire confondus. Comme en atteste un certain nombre de rapports et d'articles, la piraterie génère un afflux de ressources financières important pouvant, *de facto*, alimenter certains mouvements islamistes en capitaux. Et inversement les mouvements extrémistes peuvent tirer profit de la piraterie dans la médiatisation de leurs actes. L'investissement d'Al Qaeda dans la piraterie maritime en Somalie est de fait incontestable.

I – Les actions terroristes en mer

L'action terroriste en mer peut se manifester par deux manières : la première est l'utilisation du navire lui-même comme arme pour commettre un attentat ciblé. En quelques sortes une opération « kamikaze » par navire. Cet acte est extrêmement difficile à contrôler, car n'importe quel type d'engin peut faire l'affaire. Un voilier, un yacht, un bateau à propulsion ou un pétrolier, l'essentiel qu'il puisse transporter une grande quantité d'explosifs à fort pouvoir détonant. Le but est de mener le navire à exploser dans un lieu où il provoque le maximum de dégâts humains, écologiques et accessoirement matériels, à grande répercussion médiatique⁷. La seconde est l'action par cargaison qui consiste à masquer dans un conteneur, ou sur un navire un colis contenant des produits explosifs. Le contrôle des conteneurs, auparavant très insuffisant, fait actuellement l'objet des préoccupations de l'ensemble de la communauté internationale avec un objectif de trouver un moyen efficace sans pour autant freiner le trafic maritime ni faire augmenter les prix⁸.

Bien que relativement rares, plusieurs attaques terroristes ont marqué le milieu maritime ces dernières années. La première fut celle du détournement par le *Front de Libération de la Palestine* du paquebot de croisière « *l'Achille Lauro* » en 1985 dans les eaux territoriales égyptiennes. Les dirigeants de cette organisation (les responsables de l'attaque) exigeaient du capitaine que le paquebot se dirige vers le port syrien de Tartous et menacèrent d'exécuter les 100 passagers si Israël ne libérait pas 50 prisonniers palestiniens ; puis vint l'attaque menée par Abdul Rahim Mohammed Hussein Abda Al-Nashiri, le chef des opérations navales d'Al Qaeda, contre le destroyer lance-missiles américain « *USS The Sullivans* » dans le port d'Aden en janvier 2000. Une opération qui fut un échec : une embarcation pesamment chargée d'explosifs perd son équilibre et coule avant d'arriver au contact de la coque ; le 12 octobre 2000, après avoir revu les erreurs de la première tentative, l'embarcation remise en condition s'approche du navire de guerre américain *USS Cole* et explose, causant la mort de 19 personnes (dont les deux kamikazes) et faisant 39 blessés.

Le 2 septembre 2002, ce fut cette fois l'attaque contre un pétrolier français, le *Limburg*, chargé de 400 000 barils de pétrole brut, tuant ainsi un membre d'équipage et entraînant un incendie violent et une pollution. Suite à cette attaque, le bureau politique d'Al-Qaeda a déclaré, dans un communiqué : « *Si un bateau qui ne nous a pas coûté 1000 dollars est parvenu à dévaster un pétrolier de cette taille, imaginez l'ampleur du danger qui menace l'artère commerciale de l'Occident que constitue le pétrole. Cette opération n'est pas seulement une attaque contre un pétrolier, mais également une attaque contre les lignes de transport internationales de pétroles et*

⁷ Il peut être un pétrolier ou tout autre navire emblématique, ou encore sur une côte ou dans un port.

⁸ Alexis WILLER, « Les aspects maritimes de lutte contre le narcotrafic, le terrorisme et le trafic de migrants : l'exemple français », *Bulletin d'Études de la marine n°30*, décembre 2004, op. Cit., p.37

toutes ses différentes connotations.»⁹.

Les terroristes vont même changer de stratégie en visant le 24 avril 2004, les plates-formes pétrolières irakiennes d'al Basrah et de Khawr al'Amaya, ainsi qu'une caserne des garde-côtes près de Dellys, dans le département de Boumerdes en Algérie, le 25 décembre. Avec cette dernière attaque, Al-Qaeda a ainsi clairement exprimé son intérêt pour le terrain méditerranéen.

Depuis peu, le 11 novembre 2011, un ferry turc qui traversait le golfe d'Izmir à l'Est de la mer de Marmara, a été détourné, durant plus de 12 heures, par un « activiste » kurde, membre du mouvement armé Kurde (PKK). Le navire transportait 18 passagers dont cinq femmes, quatre membres d'équipage et deux stagiaires. Le terroriste, âgé de 28 à 30 ans, avait en sa possession un engin explosif et avait déclaré agir seul. Il a annoncé au capitaine du ferry qu'il souhaitait que son geste soit rapporté par les médias. L'auteur de cet acte a été tué dans une opération de sécurité menée par les autorités turques et les otages ont pu être libérés.

Pourquoi porter un intérêt particulier à l'éventualité d'un attentat terroriste en mer Méditerranée ?

Tout simplement, parce que les vulnérabilités sont importantes. Avec le trafic pétrolier que connaît cette mer chaque jour¹⁰, une attaque terroriste peut incontestablement causer un déséquilibre économique mondial.

En l'espèce, le bassin méditerranéen est exposé à un terrorisme de zone. La branche d'Al-Qaeda du Maghreb Islamique (AQMI) qui occupe le terrain du Maghreb et du Sahel est prodigieusement active. A la suite de son allégeance à l'organisation mère Al-Qaeda, AQMI a adopté des moyens et des méthodes opératoires, semblables à ceux utilisés en Irak, en Afghanistan, au Pakistan ou en Inde. Les pays les plus touchés de la région sont l'Algérie et le Maroc.

Toutefois, les dernières déclarations des autorités algériennes à propos de la diminution des actes d'AQMI sur le plan terrestre rendent possible leur reconversion sur le plan maritime. Le chef terroriste Abdul Rahim Mohammed Hussein Abda AL-Nashiri le responsable de l'attentat contre l'USS Cole a avoué lors de son arrestation par les autorités américaines que d'autres attentats ont été planifiés, notamment, dans le détroit de Gibraltar à l'image des actions terroristes dans le détroit de Malacca.

En juin 2003, les forces spéciales grecques ont arraisonné en Méditerranée un navire douteux le *Baltic Sky*, battant pavillon de complaisance et transportant 8000 détonateurs et 680 tonnes d'explosif, principalement de l'*Anfo* qui est un explosif à base de nitrate d'ammonium¹¹. Ce dernier est utilisé dans l'exploitation minière et peut être facilement transformé en explosif de grande puissance¹². Il été utilisé dans le triple attentat de Bali en 2002, tuant 202 personnes et blessant 209 autres. Le nitrate d'ammonium était également l'explosif principal dans les attentats au camion piégé de Nairobi, Mombasa et Oklahoma City, de même que dans la première attaque terroriste au World Trade Center de New York en 1993¹³.

L'ancien ministre grec de la Marine marchande, George Anomeritis, a déclaré que le

⁹ Cité par CHIKHAOUI Arselan, « Terrorisme maritime en Méditerranée occidentale : Mythe ou réalité », in SOLER i LECHA, Eduard Y GARCIA, Irene, *VIII séminaire international sur la sécurité et la défense en Méditerranée : Nouveaux Scénarios de coopération*, Barcelone : CIDOB/ Ministère de la défense, pp. 51-55.

¹⁰ La mer Méditerranée représente 1% de la surface des mers et concentre 25% du trafic planétaire, dont 30 % du trafic pétrolier mondial.

¹¹ VINCENT Léonard, *Sur la piste du Baltic Sky*, TF1 News, le 24 juin 2003, [en ligne] <http://ici.tf1.fr/monde/2003-06/sur-piste-baltic-sky-4900591.html> (Page consultée le 11/ 08/2001)

¹² RICHARDSON Michael, *Terror at sea: the world's lifelines are at risk*, The straits times (Singapore), Op. Cit. 17 novembre 2003.

¹³ Ibid.

manifeste du *Baltic Sky* révèle que le cargo était affrété par une compagnie au Soudan avec « *une case postale à Khartoum qui n'existe pas* ». Il a estimé aussi que la puissance destructive de l'ensemble du chargement d'engrais chimiques du navire comme étant comparable à « *une bombe atomique* ». Sans outrage, l'explosion de tels produits auprès d'une ville portuaire aurait fait des dégâts humains et matériels de grande ampleur.

De ce fait, la menace terroriste en mer Méditerranée est bien réelle. L'Amiral Jean-Marie VAN HUFFEL, l'ancien préfet maritime de la Méditerranée¹⁴ a déclaré lors de l'Université européenne d'été sur la Méditerranée qui s'est déroulée à Montpellier en 2008 qu' « *On ne peut pas dire que la menace du terrorisme n'existe pas en Méditerranée. L'Algérie l'a vécu. Cette menace existe, la difficulté est de savoir quelle est son intensité et comment elle va frapper* »¹⁵.

II- La lutte contre le terrorisme en mer

La lutte contre le terrorisme en mer se construit autour de deux axes majeurs : la protection des approches maritimes afin de prévenir tout danger venant de la mer et l'intervention en haute mer afin de lutter contre les réseaux terroristes.

- *L'intervention en haute mer*

Le texte de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne fait nulle référence au terrorisme¹⁶. À moins, d'assimiler l'acte terroriste ou la complicité d'acte terroriste à un acte de piraterie, chose peu probable, puisque cette dernière implique des fins privées¹⁷. Dans son article 101, la convention précise en effet que constitue un acte de piraterie : « *tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé (...) et dirigés en haute mer contre un autre navire ou contre des personnes ou des biens à bord d'un tel navire* ». Il faut dire que la convention de Montego Bay reste insuffisante sur les questions du terrorisme. D'autres pistes, par ailleurs, sont à examiner.

En effet, la prise de conscience collective des menaces du terrorisme en mer avait débuté, dans les années quatre-vingts, et en particulier, suite à la prise d'otages survenue à bord du paquebot italien *Achille Lauro* le 7 octobre 1985. Cette question attira l'attention de l'Organisation Maritime Internationale et l'Assemblée adopta la résolution A. 584 (14) et chargea le Comité de sécurité maritime de développer des mesures techniques et pratiques afin de prévenir efficacement les actes illicites contre les passagers et membres d'équipages des navires¹⁸. En décembre 1985, l'Assemblée générale des Nations Unies encouragea l'OMI à examiner le problème du terrorisme à l'encontre et à bord des navires et à faire des recommandations à ce sujet¹⁹. Le 12 novembre 1986

¹⁴ La préfecture maritime de la Méditerranée est basée à Toulon en France.

¹⁵ Université européenne d'été « Du bon et du mauvais usage des espaces maritimes : l'exemple de la Méditerranée », Montpellier (France), 28 juin – 6 juillet 2008.

¹⁶ Alexis WILLER, « La lutte contre le terrorisme en mer » in Les aspects maritimes de la lutte contre le narcotrafic, le terrorisme et le trafic de migrants : l'exemple français, *Bulletin d'études de la Marine*, Décembre 2004, op. Cit., p. 38

¹⁷ La convention *Montego Bay de 1982* ne permet l'intervention des navires de guerre en haute mer que vis-à-vis des navires dont ils arborent le pavillon, sauf exceptions énoncées en son article 110 (en cas de soupçon de piraterie, transport d'esclave ou de navires sans pavillon ou arborant un faux pavillon).

¹⁸ Voir sur ce point la circulaire 443 du Comité de sécurité maritime de l'OMI adoptée le 26 septembre 1986 et applicable aux transports maritimes internationaux de passagers dont le transit excède 24 heures. Le texte de la circulaire préconise notamment l'établissement de plans de sûreté des installations portuaires et la création de la fonction d'agent de sûreté du navire, chargé de renforcer la sûreté à bord et d'assurer une meilleure protection des passagers et de l'équipage.

¹⁹ JUCHS Geoffrey, « La conférence diplomatique de l'OMI adopte de nouveaux amendements à la Convention relative à la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation », *Newsletter du*

le conseil de l'OMI décida de créer le « comité préparatoire *ad hoc* sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime ». Ce comité se réunit à deux reprises au cours de l'année 1987 avec la participation d'une quarantaine de délégations d'États membres de l'OMI. Le 10 mars 1988 à Rome, la communauté internationale adopta *la convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime*, dite *convention de Rome ou SUA*²⁰.

La Convention de Rome²¹ vient alors compléter la convention de Montego Bay en définissant la compétence pénale des États Parties qui sont habilités à réprimer les infractions pénales en matière de sûreté maritime, notamment, le détournement d'un navire par la violence ou la destruction d'un navire²². En revanche, dans sa version première, la Convention n'apportait pas de définition précise au terrorisme en droit international et réduisait les actes terroristes aux actes analogues matériellement à la prise d'otages. Son champ d'application se limitait au traitement des infractions perpétrées en haute mer et dans les eaux territoriales, à l'organisation des échanges de renseignements et à la coopération entre les États membres en la matière. Elle n'autorisait pas les navires de guerre à intervenir en haute mer sur un navire ne battant pas le même pavillon, même en ayant à son bord des terroristes.

Après les attentats du 11 septembre 2001 contre le World Trade Center, la convention est apparue largement insuffisante et ne couvrant pas l'ensemble des actes terroristes potentiels. Les États-Unis ont donc réagi en incitant l'OMI à initier des travaux de refonte de la convention. Ces travaux de révision ont abouti à la conclusion, lors de la conférence diplomatique de Londres le 14 octobre 2005, du « *protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental* ».

Le texte du protocole a rajouté de nouvelles infractions pénales, en vue d'incriminer aussi bien les actes terroristes commis depuis ou contre un navire ou une plate-forme fixe, que les actes de prolifération d'armes nucléaires, biologiques ou chimiques. Désormais, la convention de Rome prévoit cinq types d'infractions pénales d'ordre terroriste. Selon l'article 3 bis. 1. ces violations impliquent des actes *illicites et intentionnels* « *provoquant tous la mort ou risquant de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves* ». Le fondement de l'acte terroriste demeure en ce que « *ces actes par leur nature ou leur contexte, visent à intimider une population*

Centre de Droit Maritime et des Transports, Novembre 2005 [en ligne]

http://www.droitmaritime.com/article.php3?id_article=248 (page consultée le 31 août 2011)

²⁰ Pour *Suppression of Unlawful Acts against the safety of maritime navigation*.

²¹ Instruments juridiques internationaux pour combattre le terrorisme

<http://www.un.org/french/terrorism/instruments.shtml>

²² Dans son article 3, la convention de Rome énumère les infractions pénales de la manière suivante :

- le détournement d'un navire par la violence ou la menace de violence; on se trouve ici matériellement dans un cas assimilable à la piraterie mais la convention n'y fait pas mention;
- les actes de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire;
- la destruction ou les dommages à un navire ou à sa cargaison;
- le fait de placer ou de faire placer sur un navire un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer des dommages au navire (ou encore à sa cargaison);
- la destruction ou les dommages aux installations ou services de navigation maritime;
- la communication de fausses informations;
- les meurtres ou blessures présentant un lien de connexité avec les infractions précédentes.

Toutes ces infractions (sauf le détournement et les meurtres ou blessures) doivent être de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire. L'infraction pénale est également caractérisée en cas de simple tentative ou l'incitation. Tout État peut établir sa compétence pénale en informant l'OMI, dès que l'infraction a été commise :

- à l'encontre d'un navire battant son pavillon;
- par un de ses ressortissants;
- à l'encontre de l'un des ressortissant (menacé, blessé ou tué);
- dans le but de contraindre cet État à accomplir un acte quelconque ou à s'en abstenir.

ou à contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque ».

Les quatre premières infractions, provoquant directement des actes terroristes, visent soit « l'utilisation à l'encontre, à bord ou à partir d'un navire d'explosifs, de matières radioactives ou d'armes biologiques, chimiques ou nucléaires (BCN) »²³; soit « le déversement, à partir d'un navire, d'hydrocarbures, de gaz naturel liquéfié ou d'autres substances nocives ou potentiellement dangereuses non visées à l'alinéa a), i) »²⁴; soit « l'utilisation d'un navire lui-même pour provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves »²⁵; ou enfin « la menace de commettre l'une de ces infractions »²⁶. La cinquième et dernière infraction vise la prolifération par « le transport à bord d'un navire d'explosifs ou de matière radioactives »²⁷.

De plus, le protocole estime qu'il existe trois autres infractions pénales, suffisamment graves pour qu'il n'ait pas été jugé essentiel de les combiner à des actes terroristes²⁸. Il s'agit également du transport illicite et intentionnel : « de toute arme BCN »²⁹; « celui de matières brutes ou éléments fissiles spéciaux, équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux, sachant qu'ils sont destinés à une activité explosive nucléaire ou à toute autre activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d'un accord de garanties généralisées de l'AIEA »³⁰; ou encore « des équipements, matériels ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la fabrication ou au lancement d'une arme BCN »³¹. En revanche, la mise en œuvre du protocole de 2005 à la convention de Rome ne porterait pas atteinte aux obligations et aux responsabilités des parties au traité de non prolifération (TNP). Une disposition de non dérogation a été introduite à cet effet dans l'article 2 bis 3.

Compte tenu du but recherché (sanction d'infractions d'une très grande gravité), le protocole invite les États membres à coopérer lors d'une intervention en haute mer sur un bâtiment suspecté d'avoir commis ou de commettre un des actes illicites soulignés par la convention. Pour ce faire, l'article 8 bis. réaffirme le principe du consentement explicite de l'État du pavillon avant tout arraisonnement par un navire arborant pavillon d'un autre État. L'État requis conserve la juridiction sur son navire. Il peut permettre l'intervention par l'État intervenant, conduire lui-même l'intervention, conduire l'intervention en coopération avec l'État requérant ou refuser carrément l'intervention.

Cependant, l'article 8 bis. de la convention ne règle pas le problème que susciterait l'absence d'une réponse de la part de l'État du pavillon du navire. En effet, dans le cas où l'État requis ne donne pas de réponse, aucune action par l'État requérant n'est concevable et ce, même dans le cas où le navire suspecté représente un danger réel. Pour remplir ce vide juridique, le protocole a introduit deux dispositions appuyant un arraisonnement prompt et efficace mais dont l'adoption reste sous réserve de la décision des États qui peuvent, en sus, revenir sur leur position à tout moment³². A cet effet, les alinéas e) et f) de l'article 8 bis. édictent qu'un État membre peut, au moment de la ratification, soit permettre aux autres États Parties d'intervenir sur un navire battant

²³ Article 3bis .1 a), i)

²⁴ Article 3bis .1 a), ii)

²⁵ Article 3bis.1 a), iii)

²⁶ Article 3 bis 1. a), iv)

²⁷ Article 3 bis.1 b), i)

²⁸ MARTINEAU François, « La révision de la convention de Rome du 10 mars 1988 », in L'opération Baliste France, Royaume-Uni : sauvegarde maritime, enjeux et perspectives, *Bulletin d'études de la marine*, janvier 2007, p.67

²⁹ Article 3 bis. 1 b), ii)

³⁰ Article 3 bis. 1 b). iii)

³¹ Article 3 bis. 1 b), iv)

³² Article 8 bis. 5 e).

son pavillon sans qu'il soit nécessaire de demander son accord préalable, soit les y autoriser implicitement à défaut d'une réponse apportée dans un délai de quatre heures après une demande d'intervention³³. L'article 8 bis. 10. apporte des points innovateurs touchant à la responsabilité des États Parties pour les dommages et pertes qui leur seraient imputables lors de l'arraisonnement, ce qui révèle la volonté sérieuse de la communauté internationale de combattre le terrorisme en haute mer³⁴.

Il est intéressant de souligner que comme toutes les conventions internationales qui traitent les actes criminels, la convention de Rome contre le terrorisme en mer demeure assujettie à l'engagement des États membres.

Cette convention révisée est un moyen utile en matière de sûreté maritime, certes, mais qui a aussi ses limites³⁵. Deux raisons peuvent expliquer l'insuffisance de la convention de Rome et son protocole de 2005 : la première raison réside dans le fait que la lutte contre le terrorisme restera, véritablement, « *une police de la haute mer non dérogoire à la loi du pavillon, en retrait donc par rapport à la piraterie* »³⁶. La deuxième est que l'ensemble du dispositif juridique³⁷ ne permettait pas d'agir efficacement notamment pour enrayer la prolifération des armes de destruction massive et des matériels connexes.

Pour renforcer le système juridique concernant le dernier point, les États-Unis ont lancé en mai 2003, l'initiative PSI (*Prolifération Security Initiative*)³⁸. Cette initiative a été reformulée par la résolution 1540 du 28 avril 2004 du Conseil de sécurité des Nations Unies. Son objectif est de donner une réplique, pas seulement militaire, à la menace grandissante que constitue la prolifération des armes de destruction massive (ADM), de leurs vecteurs et des matières connexes à destination et en provenance d'États et d'acteurs non-étatiques, et ce, quel que soit le mode de transport utilisé (terre, air, mer)³⁹. Cette initiative rentre dans la politique américaine de créer une coalition de pays volontaires pour mener des actions d'interception contre les transferts proliférant dans le respect du droit international. Elle est soutenue aujourd'hui par 60 pays.

En matière maritime, l'initiative permet aux États participants de faciliter l'échange des informations; de fortifier le droit international et les législations nationales pour appuyer l'application des dispositions d'interception terrestres, aériennes ou maritimes; d'interrompre les opérations de transfert d'armes effectués à bord de navires battant leur pavillon, à leur initiative ou sur demande d'un État partenaire; d'envisager, en cas de suspicion de détention d'explosifs pesant sur un navire battant leur pavillon, l'interception par un autre partenaire⁴⁰. Pour les interventions sur les navires suspects, l'État intervenant doit acquérir une autorisation antérieure de l'État du pavillon ou d'une résolution du Conseil de sécurité des Nations Unie, le cas échéant, l'initiative PSI ne peut proposer un fondement juridique à l'interruption d'un trafic de matières explosives en haute mer⁴¹.

Des exercices multinationaux sont constamment organisés un peu partout dans le monde⁴² afin de développer la coopération entre les services militaires et civils des différents États et

³³ Article 8 bis. 5 d).

³⁴ MARTINEAU Fr., « La révision de la convention de Rome du 10 mars 1988 », op. cit., p.67

³⁵ Idem

³⁶ Idem.

³⁷ Basé spécialement sur un régime de traités, de conventions et d'instruments de contrôle des exportations.

³⁸ Initiée par l'ancien président américain des États-Unis, Georges W. Bush, à Cracovie en mai 2003.

³⁹ RIGAUD Virginie, « Essor du concept américain de sûreté maritime : un nouveau fondement du droit de la mer » in États-Unis et océans : la nouvelle donne, *Bulletin d'Études de la Marine*, Juin 2006, p. 49.

⁴⁰ Idem.

⁴¹ Idem.

⁴² Des exercices sont souvent menés en mer de Corail, en Méditerranée, en mer du Japon, dans l'océan indien, ou dans les Caraïbes.

d'étudier des modalités d'action convenables et enfin inciter les nations à combler les déficits capacitaires identifiés. C'est une occasion aussi pour appréhender et détecter les failles des systèmes juridiques de chaque pays⁴³.

- La sauvegarde des approches maritimes

Afin de renforcer vigoureusement les règles de la sûreté des ports et d'assurer un meilleur contrôle des navires y pénétrant, l'OMI a adopté, en décembre 2002, le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (le code ISPS), et a modifié la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (la convention SOLAS⁴⁴, 1974). Les dispositions du code ISPS⁴⁵, sont applicables aux navires de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux, aux navires de passagers, aux unités mobiles de forage au large en transit et aux installations portuaires recevant de tels navires. Ce code touche à la protection contre les actions terroristes, au trafic illicite de marchandises, à l'immigration clandestine et aux autres actes de malveillance reconnus par le droit commun.

Le code ISPS introduit des règles obligatoires⁴⁶ et des recommandations⁴⁷. Ses dispositions obligatoires se répartissent en trois niveaux :

- niveau de sûreté 1 : dispositions de sûreté minimales maintenues en permanence;
- niveau de sûreté 2 : dispositions de sûreté supplémentaires durant une période fixe en raison d'un risque élevé d'événement lié à la sûreté.
- niveau de sûreté 3 : dispositions de sûreté spéciales durant une période limitée lorsqu'un événement lié à la sûreté est probable ou imminent.

De plus, les amendements apportés à la convention SOLAS imposent aux États parties de la convention des mesures correspondant aux niveaux de sûreté des installations portuaires. L'appréciation de la sûreté de l'installation portuaire doit tenir compte, pour le moins, des conditions suivantes : l'identification et l'estimation des infrastructures et des biens qu'il est primordial de préserver, ainsi que l'identification, la sélection et le classement par priorités des contre-mesures à prendre⁴⁸. A cet effet, un plan de sûreté de l'installation portuaire devrait être maintenu par un agent de sûreté de l'installation portuaire ou *port facility security officer* (PFSO)⁴⁹ et approuvé par l'administration⁵⁰. Dès l'approbation du plan, le port doit déployer tous les moyens nécessaires pour mettre ses installations et son organisation en conformité avec ce dernier afin

⁴³ RIGAUD V. « Essor du concept américain de sûreté maritime : un nouveau fondement du droit de la mer », op. cit., p. 49.

⁴⁴ Pour Safety Of Life At Sea.

⁴⁵ Applicable depuis le 1^{er} janvier 2004.

⁴⁶ L'ensemble de ses dispositions sont traitées dans sa partie A.

⁴⁷ Les recommandations sont traitées dans sa partie B.

⁴⁸ RIGAUD V., « Essor du concept américain de sûreté maritime : un nouveau fondement du droit de la mer », op. cit., p. 47.

⁴⁹ Le cas échéant, le concours d'un organisme de sûreté reconnu.

⁵⁰ Selon M. N'DIAYE Abdel, Enseigne de vaisseau de 2^{ème} classe : « Chaque exploitant d'une installation portuaire désigne un agent de sûreté de l'installation portuaire ou *port facility security officer* (PFSO) qui établit un projet d'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire ou *port facility security authority* (PFSA) dont il est en charge, qu'il soumet au Préfet. Le PFSA ayant été approuvé par le Préfet, le PFSA procède à l'élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire, avec le cas échéant, le concours d'un organisme de sûreté reconnu. Le PFSO sert aussi d'interface avec l'agent de sûreté du navire et les agents de sûreté de la compagnie. Un Agent de sûreté portuaire ou *port security officer* (PSO) est désigné par l'autorité portuaire parmi son personnel. Cette fonction est souvent occupée par le commandant du port. Le PSO est chargé de coordonner, sous le contrôle du préfet, l'action des PFSO dans la mise en œuvre des plans de sûreté des installations portuaires et du plan de sûreté portuaire. ». N'DIAYE Abdel, « La sûreté des ports et des transports maritimes : une exigence internationale » in Les vues sur mer de l'École navale (2), *Bulletin d'études de la marine*, n°33, mars 2006, p. 58

d'obtenir la délivrance d'un certificat de sûreté. Le port doit nommer des responsables des affaires de sûreté et mettre en place les mesures relatives aux exercices et à la formation des personnels concernés⁵¹.

En ce qui concerne les navires de commerce visés par le code ISPS, ils devront aussi se conformer à des dispositions de sûreté, qui sont quasi identiques à celles formulées antérieurement pour les installations portuaires, à savoir : l'évaluation des risques probables et des contre-mesures pouvant être prises; l'établissement d'un plan de sûreté pour chaque navire; la mise en conformité de l'organisation du navire avec le plan de sûreté approuvé par l'État du pavillon, seul habilité à délivrer un certificat international de sûreté du navire; la réglementation de l'accès aux zones de sécurité; la désignation d'un responsable sûreté; la mise en place d'un système d'alerte de sûreté discret destiné à la diffusion d'alerte en cas d'action malveillante.

Sans oublier que les conteneurs font aussi l'objet de nombreuses dispositions internationales de sûreté maritime. En effet, les événements du 11 septembre ont mis aussi en exergue la vulnérabilité des conteneurs maritimes lors de leur passage à travers la chaîne du transport international. Plusieurs scénarios peuvent être envisagés pour montrer la menace potentielle que représentent les conteneurs maritimes. Ils peuvent être utilisés par les terroristes pour acheminer une arme nucléaire, radiologique, biologique ou chimique ou encore employés comme cachette permettant à un petit groupe de terroriste de s'infiltrer discrètement sur le territoire ou enfin servir à faire exploser en plein port une bombe conventionnelle (ou contenant des substances radiologiques) cachée au préalable dans un conteneur.

Les Etats-Unis ont joué un rôle prééminent dans l'élaboration de nouveaux instruments internationaux et pris de nombreuses initiatives à l'échelle nationale et bilatérale. D'autres organisations internationales, notamment l'OIT⁵², l'OMD⁵³ et ISO⁵⁴, des groupements régionaux comme l'Union européenne ou l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est et d'autres acteurs privés se sont aussi préoccupés de la sûreté des conteneurs ces dernières années⁵⁵. Les dispositions prises ou renforcées après les attentats du 11 septembre peuvent être réparties en cinq grandes catégories : « *Radioscopie ou autres systèmes de vérification du contenu des conteneurs; Systèmes destinés à assurer l'intégrité physique des conteneurs; Mesures de sécurisation de l'environnement du conteneur pendant le parcours de la chaîne de transport; Systèmes de localisation et de suivi des conteneurs introduits dans la chaîne logistique; Systèmes de transmission et de traitement des informations relatives à l'envoi.* »⁵⁶.

Pour conclure, nous pouvons dire que malgré les actions menées, jusqu'alors, par la communauté internationale pour combattre le terrorisme, la menace reste bien présente en mer Méditerranée. L'instabilité politique d'un bon nombre des pays du sud peut bien nourrir les mouvements extrémistes et leur laisser le champ libre à des nouvelles actions terroristes, que ce soit à terre ou en mer. Reste à savoir si ***le printemps arabe réussira à renverser l'ordre des choses et donner un nouvel air de paix, de sécurité et de prospérité dans l'ensemble de la région méditerranéenne ?***

⁵¹ RIGAUD V., « Essor du concept américain de sûreté maritime : un nouveau fondement du droit de la mer », op. cit., p. 47.

⁵² Organisation Internationale de Travail.

⁵³ Organisation Mondiale des Douanes.

⁵⁴ Organisation Internationale de Normalisation.

⁵⁵ Voir : *La sûreté du transport intermodal de conteneurs*, Conférence européenne des ministres des transports, Organisation de Coopération et de Développement Économique, Ljubljana, 2005, p.48.

⁵⁶ Idem.