



HAL
open science

Mondialisation, développement durable et droits de l'homme : l'exemple de la piraterie

Gwenaële Proutière-Maulion

► **To cite this version:**

Gwenaële Proutière-Maulion. Mondialisation, développement durable et droits de l'homme : l'exemple de la piraterie. *Neptunus*, 2013, 19 (3), pp.1-10. hal-03819117

HAL Id: hal-03819117

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03819117>

Submitted on 18 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.

Mondialisation, développement durable et droits de l'homme : l'exemple de la piraterie maritime¹

Gwenaële Proutière-Maulion,
Maître de conférences,
Vice-présidente Affaires européennes et relations internationales
Centre de Droit maritime et océanique, EA 1165

Depuis quelques années, la Corne de l'Afrique et le Golfe du Bénin doivent faire face à la résurgence d'un phénomène que l'on croyait disparu depuis longtemps : la piraterie maritime. Malgré la mise en œuvre d'importants moyens de lutte et une mobilisation internationale réelle, ce phénomène que l'on croyait à tort en voie de disparition ne cesse en réalité de se développer de façon inquiétante, illustrant à sa façon une facette particulière de la mondialisation.

Pirates et marins sont, en effet, les victimes trop souvent oubliées de la mondialisation de l'économie et de la globalisation des transports maritimes. La lutte contre ce phénomène appelle donc à recentrer le débat autour du respect des droits fondamentaux de l'être humain, qu'il s'agisse d'accès à la justice ou de conditions de travail décentes, dans une perspective de justice sociale et de développement durable.

« La mondialisation de l'économie implique
la mondialisation de la responsabilité »
Kofi Annan

Parler de mondialisation c'est essentiellement dire que le monde est devenu un vaste théâtre dans lequel se déroulent toutes les activités humaines (économiques, politiques, sociales, culturelles...), ce qui se traduit par une vague de libéralisation des échanges, des investissements et des flux de capitaux, favorisée par une nouvelle révolution technologique. C'est aussi évoquer un modèle sociétal de plus en plus remis en cause et présenté comme la principale cause actuelle de dégradation de l'environnement. L'internationalisation des échanges entraînerait, en effet, trois phénomènes :

- un phénomène de « dumping » environnemental qui correspond aux déplacements des industries les plus polluantes vers des pays aux normes environnementales sinon inexistantes, tout du moins plus souples, et aurait de graves conséquences pour l'environnement de ces pays (épuisement plus rapide des ressources naturelles dû à une surexploitation de celles-ci, pollutions diverses plus concentrées) ;

¹ Cet article est issu d'une conférence grand public réalisée dans le cadre des Journées Scientifiques de l'Université de Nantes en juin 2013.

- Une ouverture économique entraînée par la forte croissance générée par le phénomène de mondialisation conduisant à une intensification des productions des usines les plus polluantes, et donc des rejets de matière polluante plus massifs ;
- Une consommation intensive des ressources naturelles des pays pauvres (déforestation, raréfaction de l'eau...).

S'il semble résulter de cette mondialisation un gain global pour l'économie mondiale, force est cependant de constater que celle-ci n'est pas à ce jour un facteur de prospérité et de justice sociale universelle, mais bien au contraire un mécanisme de redistribution inégalitaires des richesses, cause d'accroissement de la polarisation du monde entre pays pauvres et pays riches.

Or, initialement le concept de développement durable, proposé par le rapport Brundtland vise à favoriser un état d'harmonie entre les êtres humains et entre l'homme et la nature (CMED 1988). Pour parvenir à cet objectif, « *la poursuite du développement soutenable exige un système social capable de trouver des solutions aux tensions nées d'un développement déséquilibré* »². Le concept de développement durable a donc une dimension sociale, parfois oublié au profit de sa dimension environnementale et qui s'ajoute à une troisième dimension laquelle est la dimension économique. Développement économique, développement social et protection de l'environnement sont ainsi les trois piliers interdépendants du développement durable. Pour autant, la conciliation de ces trois piliers apparaît souvent antinomique dans un contexte de mondialisation, comme l'illustre à de nombreux égards le développement du transport maritime de marchandises et de passagers. Sur la scène internationale, ces dernières décennies ont vu, en effet, une détérioration continue des conditions de travail à bord des navires. La quête du moindre coût social et la recherche du profit ont conduit les armateurs à négliger les règles les plus élémentaires de sécurité et à offrir aux marins des rémunérations de plus en plus faibles via la généralisation de la pratique des pavillons de complaisance. Si cette dégradation illustre clairement la difficulté à conjuguer développement économique et développement social, la résurgence récente du phénomène de piraterie maritime, dans un contexte de crise sociale et politique traversée par plusieurs pays d'Afrique est, également, un exemple particulièrement frappant des risques générés par une mondialisation ne s'inscrivant pas dans une perspective de justice sociale, seule garante du développement durable à l'échelle sociale.

La maritimisation de l'économie mondiale, la densification des échanges et la paix relative qui règne sur les océans depuis une soixantaine d'années ont, en effet, fortement renforcé le contraste entre des littoraux oubliés et le reste du monde, multipliant ainsi les tentations. Dans le même temps, l'effondrement des blocs bipolaires a laissé en friche des territoires clefs au profit de nouveaux avatars stratégiques plus pressants. Ces modifications majeures, souvent rapides, du paysage économico-stratégique mondial ont permis l'émergence de nouvelles zones endémiques de la piraterie, souvent activité la plus visible de réseaux terrestres pratiquant toutes sortes de trafics et commerces illégaux. Qu'elle soit asiatique, somalienne, africaine ou autre, la piraterie s'inscrit dans une recomposition globale des échanges mondiaux et des avantages qu'en tirent les populations littorales³. A cet égard, deux zones, le golfe d'Aden et le golfe de Guinée illustrent particulièrement cette problématique.

a) Le golfe d'Aden

Le Golfe d'Aden qui commande l'entrée sud du Canal de Suez est l'un des axes maritimes le plus important au monde, empruntés par plus de 16 000 navires marchands chaque année, faisant de l'est de l'Afrique un axe central en matière de transport maritime et de la Somalie un pays particulièrement exposé au risque de piraterie.

Le pays, désertique, borde un golfe et un détroit traversés par une route maritime très

² Sébastien L., Brodhag C., « A la recherche de la dimension sociale du développement durable », *Développement durable et territoire*, dossier 3 / 2004, mars 2004, 4

³ ISEMAR, note de synthèse n° 128, 2010

fréquentée. Le trafic du détroit de *Bab el Mandeb* est essentiellement un trafic de transit (entre l'Asie et l'Europe) qui représente chaque jour en moyenne 45 navires et 3,5 millions de barils de pétrole. Environ 27 navires français (ou de navires gérés et/ou armés par une société française) y passent chaque mois. La Somalie est un des pays les plus pauvres du monde, avec un revenu par tête de 226 dollars⁴. La Somalie connaît une unité linguistique et religieuse remarquable mais se caractérise, sur le plan politique, par une division extrême de sa population entre une multitude de clans et sous-clans.

L'absence d'État est endémique dans cette zone de l'Afrique. La guerre civile dure depuis 1992. Le pays est actuellement divisé entre le Somaliland, le Puntland et le sud du pays, en situation insurrectionnelle, aux mains des milices armées du Shabab et de l'Alliance pour la seconde libération de la Somalie (ARS). Le gouvernement fédéral transitoire de Somalie, mis en place sous l'égide de l'ONU depuis 2004, ne contrôle en réalité qu'une partie de la capitale, Mogadiscio.

Dans ce contexte, la piraterie est un « business » comme un autre, plutôt plus rentable. Elle offre un emploi et une rémunération à des gens qui n'ont rien et n'espèrent plus rien. Depuis la fin de l'année 2008, avec le renforcement de la présence militaire dans la zone, on observe un double mouvement géographique de déplacement des actes de piraterie, d'une part de l'est des côtes somaliennes vers le golfe d'Aden, plus intéressant au regard du transit, et d'autre part vers le sud du pays, jusqu'à la mer des Seychelles. Les attaques ont également lieu de plus en plus loin des côtes, jusqu'à 500 nautiques (900 kilomètres).

Un rapide examen des statistiques du transit de marchandises par le canal de Suez⁵ révèle par ailleurs l'impact que peut avoir la piraterie sur les échanges commerciaux mondiaux. En moyenne, sur la période de janvier à août 2011, 1,85 million de tonnes de marchandises ont transité par ce couloir maritime. En 2010, 17 993 navires ont emprunté cette route qui est la route la plus courte entre l'Europe et l'Asie. Le développement de la piraterie exerce pourtant une pression sur la sécurité des équipages, des marchandises, du navire lui-même et entraîne des surcoûts d'assurance qui conduit parfois les acteurs maritimes à revoir les routes qu'ils empruntent. Certains décident ainsi d'emprunter le Cap de Bonne Espérance malgré les 10 jours de route supplémentaires et les surcoûts engendrés.

b) Le golfe de Guinée

La piraterie est un phénomène installé au Nigeria depuis 2003-2004 et il s'agit certainement aujourd'hui de la zone la plus dangereuse. Le golfe, bordé de mangroves avec des eaux intérieures difficilement pénétrables, est une région stratégique, qui détient la 7^e réserve mondiale de pétrole et la 9^e réserve mondiale de gaz, et procure aux États-Unis 15 % de leurs importations pétrolières. Le trafic maritime n'est pas aussi intense que dans les détroits de Malacca ou de Bab el Mandeb, mais une importante activité industrielle (exploitation pétrolière), nécessitant des approvisionnements réguliers et prévisibles (bateaux « *supplie* »), y est installée. Les plates-formes sont implantées jusqu'à 20 nautiques de la côte : elles peuvent donc être dans les eaux territoriales ou en haute mer. La zone de Port Harcourt, à l'embouchure de la rivière Bonny, est la plus touchée car la ville est un centre majeur pour le ravitaillement, l'équipement et les mouvements de personnels entre les plates-formes et la terre.

Sur le plan politique, le contexte est également très différent de la Somalie : il existe deux États clairement constitués (le Nigeria et le Cameroun), même si l'autorité de l'État nigérian est inexistante dans certaines zones. Elle manque par ailleurs de moyens d'action navale et souffre d'une corruption importante dans le pays. L'insécurité est extrême et les enlèvements sont une pratique courante : personne n'est à l'abri, ni les étrangers, ni les ressortissants nationaux.

⁴ Banque africaine de développement, *Somalie. Dossier de synthèse*, fév. 2010, p. 4

⁵ v. les statistiques du trafic dans le canal de Suez, [en ligne] : <http://www.suezcanal.gov.eg/TRstat.aspx?reportId=3>

Bien que le Nigéria soit le premier pays producteur de pétrole du continent africain, il est aussi le plus peuplé avec 170 millions d'habitants. La misère et les conflits religieux y ont un effet désastreux sur l'économie et offrent un terreau fertile au développement d'une piraterie particulièrement violente. Le pays retire des revenus très importants des activités pétrolières mais leur répartition est contestée par les populations du delta du Niger (l'ethnie *Ijaw* notamment), qui estiment être spoliées, alors que ce sont elles qui subissent les nuisances générées par les activités d'exploitation (pollution de l'eau et de l'air). Ceci explique que l'industrie pétrolière soit la cible de nombreux groupes plus ou moins politisés. Les motivations du principal d'entre eux, le MEND (Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger), sont tout à la fois matérielles (prédations) et politiques. La violence des assauts et des prises d'otages s'aggrave et les revendications sont de plus en plus radicales. Les attaques commencent à déborder le Nigeria pour s'étendre au Cameroun et à la Guinée Équatoriale.

Certes les rapports du BIM montrent qu'au cours de l'année 2012, 297 attaques ont été recensées dans le monde contre 439 en 2011 et la Somalie, premier pays touché par ce phénomène en 2011 avec 160 attaques chute de façon spectaculaire avec « seulement » 49 attaques répertoriées sur un total de 75 contre 237 attaques en 2011 pour l'ensemble du Golfe d'Aden. Mais il n'en demeure pas moins que l'Afrique reste la région la plus dangereuse avec plus de la moitié des actes de piraterie répertoriés (174 attaques de navires, 28 captures, 6 membres d'équipages tués et 32 blessés). Du Togo au Cameroun, en passant par le Nigéria, les attaques de navires commerciaux, de pétroliers ou de plates-formes offshore sont ainsi de plus en plus fréquentes (19 attaques en 2011 contre une seule recensée en 2010), ce qui a d'ailleurs conduit le Bénin et le Nigéria à lancer fin septembre 2011 un programme de patrouilles maritimes conjointes. Au sein du Golfe de Guinée, le Nigéria est particulièrement touché avec 27 incidents répertoriés en 2012 (sur 58 pour l'ensemble du Golfe de Guinée et 207 marins retenus comme otages).

Seule exception dans cette partie de l'Afrique, le Bénin qui n'a connu qu'une seule attaque en 2012. Plus inquiétant encore, la Côte d'Ivoire, jusqu'ici épargnée par ce phénomène apparaît désormais comme un nouveau port d'attache pour les pirates. En octobre et janvier dernier, deux pétroliers grec et nigérian avaient ainsi été délestés de leur cargaison de carburant au large du port d'Abidjan, tandis que le 3 février dernier, le pétrolier *Le Gascogne*, était à son tour capturé par des pirates nigériens dans la même zone. Le navire et ses 19 membres d'équipages devait ensuite être relâché trois jours plus tard, après que les pirates se soient emparés d'une partie de sa cargaison.

Intrinsèquement liée à l'histoire de la navigation, la piraterie est un phénomène ancestral. Mais autrefois liée à la maîtrise des océans et à des jeux de puissance navale, elle prend aujourd'hui un visage nouveau, illustrant à sa façon une facette particulière de la mondialisation. Elle réapparaît en effet dans un contexte de globalisation de l'économie et d'internationalisation du transport maritime qui confronte sans cesse des populations laissées à l'abandon et peinant à satisfaire des besoins primaires, au transit d'inaccessibles richesses occidentales et asiatiques. Dans une Somalie exsangue, abandonnées à des luttes claniques, la capture des navires transitant aux larges des côtes devient ainsi une source de revenus et de pouvoir, ce qui conduit à redéfinir non seulement la structure de la société somalienne, mais également la gouvernance mondiale du trafic maritime dans la corne de l'Afrique.

1- La réaction de la société internationale : une réponse militaire concertée

La piraterie maritime est définie par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer comme « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire [...] privé, agissant à des fins privées, et dirigé [...] contre un autre navire [...] ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer » (10 décembre 1982, 1834 R.T.N.U. 3 [UNCLOS], art. 101).

Il s'agit d'un phénomène ancestral dont les racines semblent aussi anciennes que celles de la navigation. Elle est apparue environ 5 000 ans avant J.-C. en Arabie (certaines cartes du golfe Persique font d'ailleurs mention d'une « côte des Pirates ») (*Philippe Gosse, Histoire de la piraterie (Payot,*

1952), p. 13) et les mythes et légendes de l'antiquité, mais aussi les chroniques et écrits historiques, mentionnent régulièrement la présence de pirates dans le bassin méditerranéen. Les premières attaques datées remontent au VII^e siècle av. J.-C., en Méditerranée et sur la mer Égée. Sans compas pour se repérer, les navires marchands étaient alors contraints de longer les côtes, ce qui en faisait des proies faciles. Le commerce égyptien, crétois, phénicien, grec et romain est ainsi régulièrement détourné mais également les navires de passagers. En 78 av. J.-C., le jeune Jules César, banni de Rome par l'empereur Sylla, est capturé par des pirates en mer Égée. Il sera libéré après 38 jours de détention contre le versement d'une rançon de 50 talents d'or (somme énorme pour l'époque), avant de se retourner vers ses ravisseurs et de les exterminer !

À la fin de l'empire romain, la piraterie connaît un ralentissement parallèle à celui du commerce en Méditerranée. Avec les croisades, l'activité reprend et, à la Renaissance, les marchands génois, vénitiens, espagnols subissent régulièrement l'abordage des Barbaresques d'Afrique du nord. Un de leur chef, Barberousse, deviendra même roi d'Alger au XVI^e siècle.

Avec la découverte des Amériques et le développement de nouvelles voies maritimes entre l'Europe et le Nouveau Monde, l'Atlantique va devenir, à partir du XVI^e siècle, un nouveau foyer d'activité prospère pour les pirates, essentiellement français et anglais. Parallèlement, les conflits européens trouvent une traduction sur mer avec l'invention de la « guerre de course »⁶. Celle-ci connaîtra un âge d'or au XVIII^e s. avant d'être abolie au milieu du XIX^e s.

Mais alors que les lettres de courses avaient intimement lié piraterie et construction des puissances navales des États, permettant ainsi à ces derniers d'affirmer leur suprématie sur les espaces maritimes, la résurgence de la piraterie maritime démontre aujourd'hui combien l'internationalisation des routes maritimes ne permet plus une simple réponse étatique unilatérale.

Les enjeux économiques liés à la sécurisation du transport maritime ont donc conduit pour la première fois les États à réellement coopérer pour endiguer le phénomène de la piraterie maritime. Il s'agit là d'une forme d'action innovante tant dans la volonté politique clairement et constamment affichée que dans les moyens déployés. Mais au-delà, la lutte contre la piraterie, à l'instar de toute lutte contre la criminalité maritime (pollution, pêche illégale non réglementée, abandon de marins, immigration clandestine, traite des êtres humains etc...) rend plus que jamais nécessaire de garantir droits de l'Homme et droits fondamentaux au travail.

Le cadre juridique dans lequel s'organise la lutte contre la piraterie est d'ailleurs en premier lieu un cadre international invitant à la coopération entre États puisqu'il s'agit du cadre fixé par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), signée en 1982 à Montego Bay (art. 100 à 108 et art. 110 – cf. annexe IX). Ce texte confère à tout État le pouvoir d'appréhender « *en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État* » les auteurs d'actes de piraterie et de les traduire devant ses tribunaux (art. 105). Cette convention institue donc pour la répression de la piraterie une capacité de juridiction universelle, même si l'État de nationalité des pirates ou l'État du pavillon conservent toujours la possibilité d'exercer leur juridiction pénale. En revanche, elle ne lie pas automatiquement juridiction sur le navire et les biens saisis, d'une part, et juridiction pénale sur les auteurs d'actes de piraterie, d'autre part, pas plus qu'elle n'impose à l'État capteur d'exercer sa juridiction dans l'un ou l'autre cas. Ce dernier peut déterminer dans quelles limites il entend exercer une quelconque juridiction en matière de piraterie. Il peut ainsi choisir de s'attribuer la juridiction sur les pirates appréhendés, le navire et les biens saisis, ou alors de restreindre sa juridiction à des cas plus limités, par exemple lorsque le navire piraté ou les victimes sont de sa nationalité, ou bien lorsque les déprédations commises portent atteinte à des personnes physiques ou morales de sa nationalité.

⁶ « *La course était une guerre navale menée par les armateurs privés et leur armement maritime, au nom et pour le compte de leur roi. Elle consistait à attaquer et, si possible, à s'emparer de la cargaison des navires marchands battant pavillon d'une puissance ennemie déclarée pour détruire son commerce maritime et ses approvisionnements, tout en enrichissant la puissance qui effectuait la prise. Pour qu'une guerre de course fût licite, elle devait être fondée sur des " lettres de marque " royales et respecter l'objectif fixé par elles. Elles autorisaient en effet son porteur à s'attaquer exclusivement aux navires d'un pavillon ennemi [...]. C'est ainsi que le corsaire était différencié du pirate. Il était, en quelque sorte, un auxiliaire de la marine officielle.* ».

Conformément à l'article 100 de la convention, qui fixe aux États une obligation de coopération, une autre norme (comme par exemple une résolution du Conseil de sécurité de l'ONU) visant spécifiquement la répression de la piraterie peut permettre de régler la question de la juridiction. De plus, les accords de coopération judiciaire ou de transfèrement peuvent donner à un État non « capteur », qui aurait établi sa compétence pénale en la matière, la possibilité de juger un pirate capturé sur le territoire ou dans les eaux territoriales d'un autre État⁷. Le fait que la lutte contre la piraterie soit ainsi organisée en haute mer, soit dans un espace de régulation propre sans aucun ancrage territorial, est de nature à renvoyer à l'ordre international la construction de la norme juridique et provoque donc un transfert de la capacité de l'Etat à délimiter la cadre juridique de la lutte contre la piraterie.

Ce cadre juridique a d'ailleurs conduit, ces dernières années à une pluralité d'actions nationales, européenne et internationales se traduisant notamment par l'adoption de résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU ou la mobilisation multilatérale de forces armées, lesquelles seront abondamment abordées dans cet ouvrage. Ces différentes initiatives ont toutes jusqu'à présent montré un souci constant de ne pas sacrifier le respect des droits de l'homme au prisme de la sécurité des échanges commerciaux.

Pourtant, paradoxalement, c'est la nécessité de sécuriser l'aide humanitaire internationale qui va conduire les Etats à tenter de lutter contre la piraterie. En effet, depuis 2006, le Programme Alimentaire Mondial de l'ONU permet de nourrir un tiers de la population somalienne, c'est à dire environ deux millions de personnes par jour. La pérennité et le bon déroulement de ce programme sont essentiels. Or, à partir de 2007, les navires du PAM ont fait l'objet d'attaques de pirates, mettant en péril l'approvisionnement des denrées et la survie de millions d'hommes et de femmes à terre.

La France a été l'un des premiers Etats à se porter bénévoles pour fournir des navires afin d'assurer la sûreté des navires du PAM transitant dans la région. Est ainsi lancée l'opération ALCYON qui constitue un accompagnement des navires du PAM. Elle est orchestrée en premier lieu par la France relayée ensuite par le Danemark, les Pays-Bas puis le Canada. Elle consiste en pratique en un embarquement de personnels militaires à bord des navires transportant les vivres du Kenya (lieu de stockage des denrées) vers la Somalie. Cet accompagnement personnalisé vise à restaurer la confiance et ainsi assurer la pérennité de la collaboration des armateurs des navires affrétés⁸.

Parallèlement, la recrudescence des actes de piraterie et de brigandage fait peser une menace croissante sur les navires transitant dans le Golfe d'Aden qui ne bénéficient pas de ces mesures d'accompagnement. L'adoption de résolutions par le Conseil de sécurité rend compte de la gravité de la situation. Chacune d'entre elles intervient en réponse à des affaires particulièrement graves touchant notamment des navires sous pavillon français (*Le Ponant* (2008), le *carré d'As* (2008) ou encore le *Tanit* (2009)).

En considération des résultats positifs de l'opération ALCYON, le Conseil de sécurité des Nations Unies va, en 2008, adopté une résolution 1814 confirmant la poursuite des mesures d'accompagnement des navires du PAM. Peu de temps après l'affaire du *Ponant* et sous l'impulsion de la France et des Etats-Unis, ce même Conseil adopte la résolution 1816 (2008) qui élargit les possibilités d'intervention énoncées dans la résolution 1814 (2008).

⁷ Ménard Ch., *Rapport d'information sur la piraterie déposé auprès de l'Assemblée Nationale*, n° 1670, mai 2009

⁸ Les mesures de protection des navires du PAM sont également reconduites jusqu'en 2014. Actuellement, neuf pays apportent leur contribution opérationnelle à ce dispositif de protection : les Pays-Bas, l'Espagne, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie, la Suède, la Belgique, le Luxembourg et la France. Paris fait naviguer en permanence une frégate sur une zone couvrant le sud de la mer Rouge, le golfe d'Aden et une partie de l'océan Indien, soit une zone équivalant à cinq fois la superficie de la France. Des navires américains, japonais ou chinois qui croisent dans la zone effectuent aussi régulièrement des contrôles en mer. V. Leboeuf C., *Piracy in comparative perspectives: Problems, Strategies, Law*, coord G. Proutière-Maulion et C. Norchi, Paris, Pédone 2012

L'UE, elle aussi, contribue à la mise en œuvre des résolutions du Conseil de sécurité. En matière de piraterie, le Conseil européen, dans ses conclusions du 15 septembre 2008, a tout d'abord institué une cellule de coordination chargée de soutenir les actions de surveillance et de protection menées par certains Etats membres au large des côtes de la Somalie (EU NAVCO). Cette cellule coordonnait l'action des moyens militaires envoyés, informe et sensibilise les armateurs européens des éventuels dispositifs disponibles pouvant sécuriser le transit de leurs navires, jusqu'au lancement de l'opération ATALANTA. En effet, le 10 novembre 2008, le Conseil de l'UE adopte une action commune 2008/851/PESC concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie. Réaffirmant ses vives préoccupations vis-à-vis de la recrudescence des actes de piraterie et de vols à main armée dans cette zone, le Conseil de l'UE, sur le fondement des résolutions 1814 (2008), 1816 (2008) et 1838 (2008), met en place l'opération ATALANTA et envoie sur zone 1200 militaires, 13 bâtiments et 3 avions patrouilleurs, chargés d'intervenir militairement en cas d'attaques pirates. Le succès de cette opération, également en activité jusqu'en 2014, a conduit en janvier dernier l'UE a annoncé le développement d'une nouvelle opération, destinée cette fois à renforcer la sécurité dans le golfe de Guinée. Le programme CRIMGO (routes maritimes critiques du golfe de Guinée) doit permettre de former des gardes-côtes et sécuriser les grands axes maritimes.

L'UE joue également un rôle de coordinateur avec les autres opérations intervenant dans le cadre des résolutions du Conseil de sécurité. L'ensemble des navires présents dans le cadre de la CTF 151, de l'opération *Ocean Shield* de NATO ou des actions nationales (notamment Chine, Russie, Japon, Inde), représente entre 30 et 40 bâtiments et aéronefs, dont une vingtaine pour les Etats européens⁹.

Enfin, au niveau européen a été mis en place un Centre de sécurité maritime pour la Corne de l'Afrique (MSCHOA)¹⁰. Placé sous l'autorité du Commandant de l'opération ATALANTA, ce Centre a pris la succession de NAVCO évoqué plus haut. Depuis le 1^{er} septembre 2009, il a été mis en place l'Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC). Le centre vise ainsi à permettre la diffusion d'information aux armateurs et aux navires¹¹.

2- La mise en cause de la responsabilité sociale des armateurs condition du développement durable

Alors que l'on voit ainsi peu à peu émerger une nouvelle forme de gouvernance des espaces maritimes, doit également être posée la question de la responsabilité sociale des armements, qu'une incessante course à la rentabilité conduit à préférer emprunter des routes maritimes dangereuses, exposant ainsi leurs équipages au risque d'une attaque, plutôt que de rallonger ou de renchérir le coût d'une expédition maritime. Le développement des flux maritimes et de la conteneurisation avait déjà entraîné une réduction des équipages qui accentue la charge de travail à bord mais également la vulnérabilité des navires et de leur cargaison. La fréquentation du Golfe du Bénin et du Golfe d'Aden expose désormais les marins à d'importants risques psycho-sociaux qui impactent leurs conditions de travail en créant des situations de stress extrême lors de la traversée de la zone à risque.

La responsabilité sociétale des entreprises (RSE) est la contribution des entreprises aux enjeux du développement durable. La démarche consiste pour les entreprises à prendre en compte les impacts sociaux et environnementaux de leur activité pour adopter les meilleures pratiques possibles et

⁹ ce qui représente environ 1800 militaires mobilisés dans le cadre de l'opération ATALANTA

¹⁰ www.mschoa.eu

¹¹ Leboeuf C., *Piracy in comparative perspectives: Problems, Strategies, Law, op. cit.*

contribuer ainsi à l'amélioration de la société et à la protection de l'environnement. La RSE permet d'associer logique économique, responsabilité sociale et éco-responsabilité. En affirmant leur responsabilité sociale et en initiant des engagements qui vont au-delà des exigences réglementaires et conventionnelles auxquelles elles doivent de toute façon se conformer, les entreprises s'efforcent ainsi d'élever le niveau de développement social, de protection de l'environnement et le respect des droits fondamentaux. Elles adoptent une gouvernance ouverte, afin de concilier les intérêts des différentes parties prenantes dans une approche globale de la qualité et de la durabilité. Etre socialement responsable signifie non seulement satisfaire pleinement aux obligations juridiques applicables, mais aussi aller au-delà et investir « davantage » dans le capital humain, l'environnement et les relations avec les parties prenantes. L'expérience de l'investissement dans les technologies respectueuses de l'environnement et de la pratique des affaires suggère aussi qu'aller au-delà de la conformité légale peut contribuer à la compétitivité d'une entreprise.

La santé et la sécurité au travail ont traditionnellement été surtout abordées par le biais de la législation et des mesures d'exécution. Cependant, la tendance à l'externalisation du travail à des entrepreneurs et fournisseurs rend les entreprises plus dépendantes de la performance de la sécurité et de la santé de leurs propres sous-traitants. Les entreprises cherchent désormais de plus en plus de moyens supplémentaires de promotion de la santé et de la sécurité, et utilisent ces derniers comme critère dans l'acquisition de produits et services auprès d'autres entreprises et comme un élément de marketing pour promouvoir leurs produits ou services. Ces démarches volontaires peuvent être considérées comme des activités complémentaires à la législation car elles visent également à promouvoir une culture de la prévention, c'est à dire des niveaux plus élevés de sécurité et de santé au travail. La responsabilité sociale des entreprises permet aux sociétés transnationales d'afficher des valeurs qui sous-tendent les pratiques et normativité déployés au niveau mondial sur les objets et les espaces juridiquement non réglementés¹². Le concept de responsabilité sociale des entreprises offre donc un moyen de concilier le développement social et une compétitivité accrue.

C'est dans un tel contexte que se déploient les politiques des armements¹³. La protection passive est développée à travers les Best Management practices : les rouleaux de barbelés nécessaires si le navire n'atteint pas 19 nœuds, les herses, les lances à incendie, moins utiles depuis le renforcement des armes, les gilets pare-balles et les casques lourds à la passerelle, les procédures de sûreté dédiées, la formation des équipages par des sociétés de sécurité ou le retour d'expérience au sein des compagnies, les contacts d'urgence, les exercices au large de Djibouti avec les commandos de la Marine Nationale. Les passerelles tendent à se transformer en forteresse, avec des portes renforcées et verrouillées : un lieu où l'équipage peut se réfugier, après avoir couper les machines, peut rester en contact avec les secours, en espérant retarder le plus possible la prise du navire par les pirates. La constitution d'une citadelle nécessite le renforcement des cloisons. Ces différentes actions permettent aujourd'hui d'affirmer qu'un navire sûr, *safe*, est un porte-conteneurs, navigant à 18 nœuds, avec un franc-bord haut entre 5 et 8 mètres. Il est à peu près inaccessible, compte tenu de sa vitesse, de sa hauteur¹⁴.

Les navires font également des rapports au centre de coordination, au siège de l'armement et à la Marine Nationale présente sur zone. Les mesures de sûreté mises en œuvre concernent le Routing Meteo qui est aussi devenu un Routing Safety, prenant en compte les moussons.

La protection active est constituée notamment par le recours aux Equipes de Protection Embarquées de la Marine nationale (Vessel Protection Detachment - VPD), lorsque comme en France

¹² Daugareilh I. (dir.), *Responsabilité sociale de l'entreprise transnationale et globalisation de l'économie*, Bruylant 2010, p. XI.

¹³ « La piraterie maritime – Les entretiens de Royan – 7 mai 2011 » - « Naviguer en 2011 dans l'océan Indien », juin 2011, [en ligne] : www.afcan.org

¹⁴ P. Chaumette, *Piracy in comparative perspectives: Problems, Strategies, Law*, coord G. Proutière-Maulion et C. Norchi, Paris, Pédone 2012

le recours aux sociétés de sécurité privées (Private Military Company – PSC) n'est pas autorisé par l'Etat du pavillon. Le droit français du port d'arme constitue une contrainte majeure, à travers les dispositions de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 relative aux activités des entreprises de sécurité privée. Les armes autorisées par le décret n° 95-589 du 6 mai 1995, pour les convoyeurs de fonds ou le gardiennage de certains immeubles ne sont nullement adaptées à la lutte contre la piraterie maritime. Le recours à ces Equipes de Protection Embarquées Militaires ou aux sociétés privées de sécurité (PSC) nécessite l'information des Etats côtiers, l'autorisation des compagnies d'assurance et des P&I clubs, la consultation des institutions du personnel de l'entreprise (comité d'entreprise, comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail - CHSCT), en liaison avec les organisations syndicales de marins. Dans le cadre de l'opération Atalanta, par déclaration unilatérale, l'Etat du pavillon accorde un statut protecteur, d'immunité, au personnel militaire embarqué. Ces mesures de sûreté doivent donner lieu à une évaluation, donc à des rapports réguliers, à des retours d'expérience, qui participent à la formation des équipages. L'armement a repris les règles d'engagement militaires, en ce qui concerne le recours aux armes et l'ouverture du feu. Les personnes armées à bord sont sous les ordres du commandant. Il est logique que les capitaines de navire, comme les armements, s'interrogent sur leurs éventuelles responsabilités¹⁵.

Acteurs de l'économie mondiale, les armateurs doivent ainsi incontestablement être associés à la lutte contre la piraterie, non pas seulement de façon à garantir la sécurité du transit, mais bien davantage de façon à garantir la protection des droits sociaux fondamentaux au travail. De ce point de vue, la possible mise en cause de la responsabilité de l'armateur en cas de réussite d'une attaque pirate, apparaît comme un instrument vecteur de respect des lois mais également comme une source de redéfinition des concepts de rentabilité économique et de rapidité qui sont à la base du choix des routes maritimes. Alors que la prise de conscience de l'impact de la mondialisation des échanges conduit peu à peu à réfléchir à une éthique de la mondialisation, on peut ainsi espérer que la prise du coût du risque humain engendré par les actes de piraterie, conduise également à réfléchir à la nécessité de repenser la production du droit dans un contexte non plus national mais international afin de promouvoir le respect universel des droits fondamentaux. Sur cette voie, le concept de responsabilité sociale des entreprises, seul apte à mobiliser le social, la gouvernance et les droits de l'homme¹⁶ apparaît comme un prisme novateur pour appréhender l'implication des armements dans la lutte contre la piraterie, source d'une possible harmonisation internationale.

3- Lutte contre la piraterie et respect des droits de l'homme

Cet exemple de la piraterie illustre les tensions générées par nos modes actuels de développement qu'il convient donc de repenser. La mondialisation est caractérisée aujourd'hui par un développement des inégalités entre pays et au sein de chacun d'eux. Elle est facteur d'émergence de tensions nouvelles et de crises (alimentaire, énergétique, migrations, etc.). Il est donc nécessaire d'impulser un développement durable répondant aux besoins sociaux, économiques, écologiques et culturels des générations actuelles et futures, facteur de progrès social et de recul de la pauvreté, pour une autre mondialisation. Or, celui-ci ne peut être assuré que par la réaffirmation des droits fondamentaux des individus.

Le prisme des droits de l'homme apparaît d'autant plus essentiel que les marins victimes d'actes de piraterie ne sont pas les seuls pour lesquels le respect doit en être garanti. Il n'existe, en effet, à l'heure actuelle aucun tribunal international compétent pour connaître des actes de piraterie. Les poursuites pénales contre les pirates ne peuvent donc se dérouler que devant les tribunaux nationaux. Face à l'incurie des autorités somaliennes des accords régionaux de transfèrement ont été conclus afin de permettre un traitement judiciaire régional de la piraterie au Kenya et aux Seychelles. Mais devant l'engorgement des juridictions kényannes et sècheselloises, les pirates capturés par des forces occidentales sont également traduits devant les juridictions de l'Etat qui les a appréhendés. Or,

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Daugareilh I. (dir.), *Responsabilité sociale de l'entreprise transnationale et globalisation de l'économie*, Bruxelles, Bruylant 2010

les procès menés en France à la suite des actes de piraterie dont ont été victimes les équipages du *Ponant*, du *Tanit* ou encore du *Carré d'As*, montrent combien cette solution est loin d'être adaptée. Outre la question de la régularité des poursuites pénales engagées contre ces pirates, se pose, en effet celle de l'adéquation de la sanction susceptible d'être prononcée par les juridictions françaises, tant en terme de compréhension par les prévenus que d'efficacité en terme de lutte contre la piraterie.

En prison les pirates somaliens extradés en France se retrouvent, en effet, dans un monde dont ils ne maîtrisent ni la langue ni les codes, ce qui les expose à un double isolement et rend particulièrement complexe l'organisation de leur défense. Il est dès lors permis de se demander quelle peut-être dans ces conditions la valeur de la sanction prononcée si les prévenus ne sont pas en mesure d'en comprendre la portée et au-delà de s'interroger sur son efficacité en terme de réinsertion et de lutte contre la récidive ?

Pirates et marins sont ainsi les victimes trop souvent oubliées de la mondialisation de l'économie et de la globalisation des transports maritimes. La lutte contre ce phénomène appelle donc plus que jamais à recentrer le débat autour du respect des droits fondamentaux de l'être humain, qu'il s'agisse d'accès à la justice ou de conditions de travail décentes.