

PRIVATISATION DE LA SECURITE MARITIME

La recrudescence des actes de piraterie a relancé le débat autour des acteurs privés de la sécurité. L'efficacité des actions conduites, principalement dans le golfe d'Aden, par les forces navales internationales (notamment la mission *Atalante* de l'Union européenne) a conduit les pirates à étendre considérablement leur zone d'action puisqu'ils agissent maintenant à plus de 1 000 km des côtes, jusqu'au cœur de l'océan Indien. Cette situation incite les sociétés militaires et de sécurités privées (SMP/SSP) à proposer leurs services aux armateurs pour sécuriser les navires de commerce.

CONTEXTE INTERNATIONAL

Le paysage maritime s'est profondément transformé depuis la fin de la guerre froide.

Tout d'abord, l'ouverture des pays socialistes à l'économie de marché a consacré le transport maritime comme le principal vecteur du commerce mondial. De nos jours, 90 % des marchandises en volume et les deux tiers en valeur sont transportés par la mer.

En outre, la disparition du bloc soviétique s'est traduite par une forte réduction des moyens humains des forces navales, y compris occidentales, dorénavant beaucoup moins présentes en mer que pendant la guerre froide.

Enfin, l'affaiblissement, voire l'effondrement, de certains États pauvres a entraîné le développement d'acteurs armés n'hésitant pas à recourir à la violence. La piraterie, les réseaux criminels internationaux et le terrorisme ont investi une partie de l'espace maritime.

L'OPPORTUNITE DU MARCHÉ MILITAIRE MARITIME

Le décalage entre les besoins en sécurité et les moyens disponibles des forces navales fait espérer aux SMP/SSP des opportunités de contrats dans le domaine de la sûreté maritime. Elles ont ainsi développé toute une gamme de services susceptibles de couvrir l'ensemble des besoins des acteurs de la mer : escortes, formations, moyens logistiques ou conseils, aussi bien destinés aux armateurs qu'aux États souhaitant externaliser la protection des navires.

En décembre 2008, la société américaine Xe (ex-*Blackwater*) a acheté le *MV McArthur*, un navire équipé d'une plate-forme pour hélicoptère, afin de proposer des services d'escorte armée. Toutefois, lors de sa première mission au Moyen-Orient, le navire a connu de nombreux incidents graves au sein de l'équipage, ce qui a interrompu la mission.



UN MARCHÉ AUX NOMBREUSES CONTRAINTES

L'optimisme des SMP/SSP, parfois relayé par les médias, doit être tempéré. Les espaces maritimes sont certes un espace de liberté, mais celle-ci n'y est pas totale.

Les escortes armées se heurtent ainsi aux différentes législations nationales dès que les navires entrent dans les eaux territoriales – sur lesquelles l'Etat exerce sa pleine souveraineté –, notamment avant de charger ou de décharger.

L'absence de cadre juridique d'intervention ne permet d'ailleurs pas, que ce soit aux armateurs ou aux employés des SMP/SSP, de définir les limites de la légalité. Le risque de poursuites judiciaires existe donc dès qu'il y a emploi de la force.

Enfin, de nombreux armateurs estiment que la sécurisation des mers relève des responsabilités des Etats et non du secteur privé.

Si certaines tâches (formation, soutien, mise en place de mesures de protection passives, voire non létales) peuvent sans équivoque être externalisées, l'emploi délibéré d'armement est beaucoup plus discutable. Le débat, qui dépasse d'ailleurs le domaine maritime, n'est donc pas clos.

Rédigée par l'aspirant Mehdi Kouar du Centre d'enseignement supérieur de la Marine, l'étude « *Insécurité maritime, entre forces navales et privatisation* » tente d'apporter un éclairage historique, politique, juridique et économique sur les SMP/SSP dans le domaine maritime. Elle est consultable à l'adresse : http://www.cedoc.defense.gouv.fr/IMG/pdf/memoire_SMP.pdf