



**PAYS EN DEVELOPPEMENT,
ENTREPRISES DE SECURITE PRIVEES ET
TRANSPORT MARITIME
Cadre international et problématiques**

Union marine et maritime universelle
Président-fondateur, Guillaume Loonis-Quélen
loonis-quelen@ummu.ch

GLOBAL COMMODITIES FORUM
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
Palais des Nations - Genève, le 24 janvier 2012
<http://www.unctad.info/en/Global-Commodities-Forum-2012/>



INTRODUCTION

- **PED : importateurs/exportateurs affectés par la piraterie dans le Golfe d'Aden en 2010 (CNUCED)**
 - Coût de 1.25 Mrd de dollars (Egypte : 642 Mio \$ / Kenya : 414 Mio \$ / Yémen : 150 Mio \$ / Nigeria : 42 Mio \$ / Seychelles : 6 Mio \$)
- **PED: acteurs maritime essentiels. Exemples: Chine, Corée du Sud, Inde, Libéria, Panama ou Philippines**
 - Immatriculation (9/10) / Main d'œuvre (80%); ou
 - Construction de navires / Activités armatoriales; ou
 - Financement / Assurance / Classification
- **La piraterie en 2011 (BIM)**
 - Monde : 439 en 2011 contre 445 en 2010 (-1,3%). Première baisse après 4 ans
 - Au large de la Somalie (1/2 des attaques)
 - Nombre d'attaques : 237 en 2011 contre 219 en 2010 (+7,2%)
 - Baisse du taux de réussite des attaques : 28 en 2011 contre 49 en 2010 (-42,8%)

Cause : Forces navales, BMP et ESP
- **L'utilisation des ESP**
 - Pas de prise
 - Drame du *Beluga Nomination*
 - Février 2011. Communiqué de presse de l'ICS.
 - Exécutions / tortures / bouclier humain / refus d'embarquer / coût (7-12 Mrd \$)



ENTREPRISES DE SECURITE PRIVEES (ESP)

Qui sont-elles et comment s'organisent -elles ?

- *Security Association for Maritime Industry (SAMI)*
- Essentiellement : UK, USA
- PED: Afrique du Sud et EAU

Activités : Services de sûreté maritime

- Formation
- Code ISPS
- Convoyage
- Rançon

Risques ?

- Ne pas suivre les orientations des clients
- Achat d'une ESP par un réseau criminel
- Bavures
- Trafics
- Augmentation de la violence

• Plan : Cadre et enjeux juridiques?

- Cadre juridique international
- Statut des ESP à bord
- Partenaires économiques à informer
- Approvisionnement en armes
- Autorité pendant attaque
- Qualification en acte de piraterie

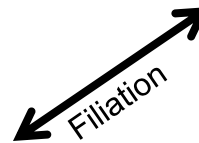
CADRE INTERNATIONAL

PUBLIC

- **Déclaration réglant divers points de droit maritime. Paris, 16 avril 1856**
 - Fin de la guerre de course et des lettres de marque
- **Convention internationale contre le recrutement, l'utilisation, le financement et l'instruction de mercenaires, 1989**
 - Pas universelle + coutume internationale autorise
- **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982. A CONTRARIO**
 - ESP ne sont pas des navires de guerre donc leur action est fondée sur la LEGITIME DEFENSE
- **Instruments OMI**
 - Contraignants : SOLAS / ISPS / SUA
 - Non contraignants : Circulaires 1405rev1, 1406rev1 et 1408
- **Document de Montreux, 2008. CICR et Suisse**
 - PED: 13 / 38 Etats signataires
 - Pas applicable aux ESP maritime?
 - Néanmoins: Partie II guide toutes les ESP

HYBRIDE

- **BMP 4. Intertanko, ITF, BIM, Eunavfor, ...**
 - *Avoid being a victim of piracy.*
"Do not be vulnerable": "Provide additional personal protection to bridge teams"
 - Décision d'utiliser une ESP :
 - à la discrétion des armateurs
 - en accord avec la législation de l'Etat du pavillon
- **Code de conduite international des entreprises de sécurité privées, 2010. Initiative de plusieurs gouvernements et des ESP avec le soutien du DCAF (*Democratic Control of Armed Forces*)**
 - En PED : 68 / 265 sociétés signataires (Afrique Sud et EAU)
 - Notion d'« Environnements complexes » rend incertaine application au maritime
 - Néanmoins, 40 % (mer) ou 64% (ter/mer)



STATUT DES GARDES

SURNUMERAIRES

- **OMI. MSC 90/20/1. Septembre 2011**
 - “The Group considered the issue of the differing practices of categorizing PCASP as **supernumeraries** rather than as crew or passengers”
- **Contexte et définition**
 - il y a 50 ans, compétences techniques spécialisées non à bord
 - toute personne à bord qui n’est pas sur rôle d’équipage et n’est pas non plus un passager muni d’un titre de transport
 - travail temporaire à bord d’un navire
- **Question: Indispensable ou non à l’exploitation du navire ?**
 - Veille

CONSEQUENCES

- **Critères sélection ESP (OMI Circ. 1405 rev1): ISM et ISPS**
- **Mais,**
- **Pas de formation à la profession de marin**
 - STCW-Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Manille 2010 : attaque pirate / communication et positionnement / tanker)
- **Conflit entre OMI et OIT: définition du « marin »**
 - C185 Pièce d’identité des Gens de mer
 - Convention du travail maritime, 2006
- **Interdiction pour les marins de débarquer dans un port ?**
 - Méfiance Etat du port si présence de gardes armés à bord
 - Remise en cause de l’application C185?

RISQUES DE NE PAS INFORMER LES PARTENAIRES ECONOMIQUES

ASSUREUR ET P&I

- Si pas respect « obligation d’informer » alors pas couverture
- Examen du contrat entre armateur / ESP
 - Obligations
 - Clause de responsabilité
- P&I
 - Couverture des surnuméraires

CHARGEUR

Si dommages dus à négligence ESP.
Alors litige possible sur le fondement du
connaissance au motif que navire n’était
pas état de navigabilité

AFFRETEUR

Si changement de route sur
décision de ESP et que cette déviation n’est
pas suffisamment rapide alors
possible atteinte à la charte-partie

APPROVISIONNEMENT EN ARMES

LUTTE CONTRE LE TRAFIC D'ARMES

SOLUTIONS PRATIQUES: CIRCULAIRES OMI (1405, 1406 et 1408)

- **Contexte**
 - Risque de coup d'Etat
 - Donc: Etats port/côtiers interdisent les armes
 - Alors:
 - Solution onéreuse : Djibouti
 - Tentation au trafic
- **Code de conduite des ESP**
 - S'abstenir « *de tout transfert illicite* »
 - Contrôle
 - Possibilité de retirer Certificat
- **Code ISPS**
 - « *empêcher l'introduction d'armes* »
non autorisées à bord des navires
- **Armateurs**
 - Documents de transport
 - Emballage adapté
 - Inventaire complet
 - Zones exigeant démontage
- **Etat du pavillon**
 - Autorisation ?
 - Si oui, quelles exigences minimales concernant le transport des armes ?
- **Etats du port et côtiers**
 - stockage avant embarquement
 - autorisation de Etat du pavillon

AUTORITE DU CAPITAINE OU DU CHEF D'EQUIPE ESP?

DEROGATION CONTRACTUELLE ? NON

SOLUTION

- **Autorité du capitaine fondée sur les instruments OMI**

- *SOLAS. Règle 34-1. « Le propriétaire, l'affrètement, la compagnie qui exploite le navire, telle que définie à la Règle IX/1, ni aucune autre personne, ne doit entraver le capitaine ou l'empêcher de prendre ou d'exécuter une décision quelconque qui, selon son jugement professionnel, est nécessaire pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin »*
- *ISPS. Recommandation B.4.10 . « C'est toujours le capitaine du navire qui est responsable en dernier ressort de la sécurité et de la sûreté du navire. Même au niveau de sûreté 3, un capitaine peut demander à ceux qui sont chargés de réagir à cet incident ou une menace d'incident de sûreté de préciser ou de modifier les consignes qu'ils ont données, s'il a des raisons de penser qu'en donnant suite à une de ces consignes, il risque de compromettre la sécurité de son navire ».*

- **Préparation au voyage**

Règles d'engagement sont prévues précisément dans le contrat entre ESP/armateur

- Approbation par l'Etat du pavillon
- Acceptées par le capitaine

- **Pendant attaque**

- Capitaine
 - Reste informé par ESP
 - Décide de la riposte
- ESP
 - maintien du droit à la légitime défense

QUALIFICATION EVENTUELLE D'UNE OPERATION ESP EN ACTE DE PIRATERIE OU VOL A MAIN ARMEE EN MER (ARAS)

HAUTE MER (piraterie)

- **Pas de privatisation des pouvoirs de police**
 - Seuls les navires d'Etat sont habilités :
 - se saisir d'un navire pirate
 - droit de visite
- **Hors « légitime défense », donc selon CNUDM: ESP = pirate**
 - Définition de la piraterie
 - Possible assimilation d'un navire de commerce à un navire pirate sur le fondement du « contrôle du navire » (attention: au transfert d'autorité)

MER TERRITORIALE (piraterie/ARAS)

- **Compétence de l'Etat côtier sur le fondement de la CNUDM**
 - Non respect du passage inoffensif
 - Droits de protection de l'Etat côtier
 - Juridiction pénale de l'Etat côtier à bord de navires étrangers
- **Togo: piraterie naissante (6 attaques en 2011) et deux questions**
 - Mer territoriale: 30 au lieu de 12 mn
 - Ordonnance du 12 août 1971

CONCLUSION: RECOMMANDATIONS

- **Prévision: trafic et course à l'armement** (cf.rançons), donc :
 - Légiférer sur la piraterie: Kenya (Merchant Shipping Act 2009)
 - Légiférer sur les activités des ESP
 - Document de Montreux
 - Code de conduite des ESP. Rédaction d'une « Annexe maritime », mais:
 - Détention ?
 - Approvisionnement en armes?
 - « Environnements complexes »?
 - Mai 2012. Mécanisme indépendant de contrôle
- **Droits et juridiction de l'Etat côtier sur ses ressources naturelles: mers territoriales déclarées à 30 ou 200mn (ZEE non déclarée)**
 - Somalie n'est pas le seul Etat:
 - Non ratification CNUDM: Salvador / Equateur / Pérou
 - Ratification CNUDM: Bénin / Togo
 - Néanmoins, intérêts d'une MT à 12 et d'une ZEE à 200
 - Protection des ressources
 - Reconnaissance de la Communauté internationale
 - Décide seul de l'exploitation des ressources
 - TIDM
 - Résolution de la problématique de la qualification juridique entre les actes de piraterie et les vols à main armée

UNION MARINE ET MARITIME UNIVERSELLE

Qui est l'UMMU?

Créée le 18 décembre 2006, l'UMMU est une ONG internationale établie à Genève. Conforme aux fins et principes de la Charte des Nations Unies, sa mission est de promouvoir le rôle et la contribution de la société civile.

Activités

L'UMMU s'engage pour le développement des activités humaines en mer en fournissant les services suivants:

- service juridique
- assistance technique
- formation et communication
- organisation d'événements
- réalisation de projets.

Secteurs

- Commerce et industrie
- Droits humains, justice et liberté
- Ecotourisme
- Education, formation et recherche
- Energie
- Environnement
- Météorologie
- Patrimoine culturel, historique et archéologique
- Pêche et alimentation
- Ports
- Propriété intellectuelle
- Ressources naturelles
- Santé
- Sécurité et sûreté
- Technologie
- Transport et navigation
- Travail et affaires sociales

INFORMATIONS JURIDIQUES

Responsabilité

Malgré la grande attention qu'elle porte à la justesse des informations diffusées dans cette présentation, l'UMMU ne peut endosser aucune responsabilité quant à la fidélité, à l'exactitude, à l'actualité, à la fiabilité et à l'intégralité de ces informations.

L'UMMU se réserve expressément le droit de modifier en partie ou en totalité le contenu de cette présentation, de le supprimer ou d'en suspendre temporairement la diffusion, et ce à tout moment et sans avertissement préalable.

L'UMMU ne saurait être tenue responsable des dommages matériels ou immatériels qui pourraient être causés par l'utilisation ou la non-utilisation de cette présentation, et, lors ou suite au téléchargement de celle-ci, le mauvais usage de la connexion ou des problèmes techniques.

Renvois et liens

Les renvois et liens vers d'autres sites Internet ne sont pas de la responsabilité de l'UMMU. L'accès à ces sites et leur utilisation se font aux risques des utilisateurs. L'UMMU déclare expressément qu'elle n'a aucune influence sur la forme, le contenu et les offres des sites auxquels elle renvoie. Les informations et services offerts par ces sites dépendent entièrement de la responsabilité de leurs auteurs.

L'UMMU rejette toute responsabilité pour de tels sites Internet.

Droits d'auteur

Droits d'auteur: 2011 UMMU. Union marine et maritime universelle.

Les informations que recèlent le site de l'UMMU sont mises à la disposition du public. Le téléchargement ou la copie de textes, d'illustrations, de photographies ou d'autres données n'entraînent aucun transfert de droits sur les contenus.

Les droits d'auteur et tous les autres droits liés aux textes, illustrations, photographies et autres données placés sur le site Internet de l'UMMU sont sa propriété exclusive ou celle des détenteurs expressément cités. Toute reproduction est subordonnée à l'autorisation écrite préalable du détenteur des droits.