

## LE RENOUVEAU DE LA DIMENSION STRATEGIQUE DES OCEANS

### LE NOUVEAU ROLE DES MARINES DE GUERRE

PAR

Claire BORDES\*

La modernisation des moyens de communication, en particulier la mise en place de moyens aériens, a contribué depuis le XX<sup>e</sup> siècle à vider de sa substance le caractère éminemment stratégique que revêtaient auparavant les océans. De la conquête par l'Europe des terres inconnues à l'époque des « grandes découvertes » jusqu'à la fin des liens entre les métropoles occidentales et leurs colonies, en passant par le mercantile siècle des Lumières s'interrogeant sur le bien-fondé de l'esclavage, le rôle stratégique des océans et de leur maîtrise a façonné tant l'histoire de l'Europe que celle du reste de la planète.

A la conquête de l'espace terrestre a succédé la conquête de l'espace : l'appropriation de la dimension aérienne et spatiale par l'homme a semblé un temps supplanter celle déjà maîtrisée des océans et pour laquelle tout semblait déjà distribué. Devenus alors essentiellement un acteur économique durant la Guerre froide, relégués au niveau de réservoir de matières premières, les mers et océans n'ont pas pour autant fini de susciter de l'intérêt et de renouveler à chaque époque leur dimension stratégique.

L'appropriation de l'espace maritime par les Etats est un fait assez récent. C'est en 1982 seulement que la conférence de Montego Bay a commencé à réglementer, au niveau international, l'usage qui en est fait. Plus on approche des côtes, plus le gradient du contrôle étatique se renforce. Or, la gestion de l'espace maritime présente cette difficulté que, au-delà de la zone des 12 miles définissant la mer territoriale relevant de l'autorité du pays riverain, s'étend la haute mer, définie comme l'« ensemble des espaces marins s'étendant au-delà des eaux intérieures et de la mer territoriale des différents Etats et échappant à toute souveraineté territoriale »<sup>1</sup>. La haute mer est restée un espace de liberté a-territorialisé. Toute la difficulté consiste alors dans les possibilités d'action laissées aux autorités d'un Etat en haute mer. Cette question est extrêmement importante pour la surveillance maritime et la répression des trafics illicites. Ainsi, la Convention de Montego Bay dresse la liste des prohibitions permettant l'exercice de missions de police en haute mer : l'article 100 sur l'« obligation de coopérer à la répression de la piraterie » prévoit que « tous les Etats coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. », l'article 108 que « tous les Etats coopèrent à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires naviguant en haute mer. » et l'article 109 que « tous les Etats coopèrent à la répression des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer. ». Seuls sont autorisés à effectuer des arraisonnements les navires de guerre ou aéronefs

---

\* Analyste des relations internationales au ministère français de la Défense.

<sup>1</sup> Philippe CHAPAL / Bernard JACQUIER, *Le Droit de la mer*, La Documentation française, Paris, juin 1985.

militaires ou les autres navires ou aéronefs qui portent les marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public<sup>2</sup>.

Donc, la particularité que constitue l'a-territorialité de la haute mer ajoute une difficulté très handicapante pour la sécurité des Etats et la surveillance de leurs frontières maritimes. Pendant toute la période de la Guerre froide, la mer est surtout apparue comme un lieu pourvoyeur de richesses naturelles, en particulier avec les évolutions technologiques (des chalutiers aux capacités de plus en plus importantes à l'extraction de pétrole *off-shore*, en passant par l'exploitation touristique des littoraux). Depuis une dizaine d'années, cette vision évolue : avec la disparition de la menace soviétique sont apparues de nouvelles menaces venant de la mer, piraterie, terrorisme, immigration clandestine, pollution. La maîtrise de l'espace maritime est ainsi redevenue un enjeu stratégique pour les Etats et leur sécurité. Cette prise de conscience a par conséquent bouleversé la contribution des marines de guerre, dont le rôle a été appelé à changer. Pour bien comprendre cette évolution, il convient de bien prendre la mesure des bouleversements qu'a impliqués la mondialisation, appliquée à un espace aussi particulier que l'espace maritime.

## LES FACTEURS DU RENOUVEAU DU ROLE STRATEGIQUE DES OCEANS

### *Particularisme des nouvelles menaces*

Les échanges internationaux sont le moteur de la mondialisation. Or, près de 90 % de ces échanges commerciaux s'effectuent par voie maritime en raison de la faiblesse du coût du transport maritime et de l'a-territorialisation de la haute mer<sup>3</sup>. La mer est ainsi devenue un espace de développement de nouvelles menaces et d'accroissement des risques. Si le 11 septembre 2001 a fait prendre conscience de la menace asymétrique que faisait peser le terrorisme sur les sociétés, l'attentat du pétrolier français le *Limburg* le 6 octobre 2002 au large du Yémen a fait prendre conscience que cette menace asymétrique pouvait se déplacer dans le domaine maritime. Le terrorisme maritime est donc devenu une réalité dont il faut tenir compte dans la défense du territoire.

Il y a alors deux espaces à prendre en compte : l'espace portuaire et sa prolongation par les eaux territoriales, d'une part, et l'espace hauturier, d'autre part. La sécurité de l'un dépend de l'autre, mais tous deux sont régis par des réglementations différentes – ce qui ne permet pas de prendre en compte la continuité de la menace – : alors que l'espace portuaire et les eaux territoriales sont sous la juridiction de l'Etat dont ils dépendent, la haute mer est un espace de liberté réglementé par la Convention de Montego Bay. Or, dans le cadre de la lutte contre le terrorisme maritime, l'objectif des gouvernements est de pouvoir lutter contre la menace avant qu'elle ne soit dans les ports, là où elle peut causer des dommages colossaux. Dans cette logique, les Etats-Unis et la France ont tous deux développé des concepts assez proches : la *Maritime Domain Awareness* pour les premiers, la sauvegarde maritime côté français. L'objectif est de fournir aux marines de guerre les moyens d'assumer leur nouveau rôle et de lutter contre les différentes menaces, dont le terrorisme.

---

<sup>2</sup> *Id.*

<sup>3</sup> Guillaume GARNIER, « Les enjeux de la compétition maritime entre l'Inde et la Chine », *Bulletins d'études de la marine*, n° 37, mars 2007.

Pour cela, il faut, entre autres, pouvoir identifier l'ensemble des bâtiments naviguant, grâce à un réseau d'échange d'informations que les gouvernements essaient péniblement de mettre en place. Aussi, avant de pouvoir se reposer sur un système préventif, il a fallu parer à l'immédiat et établir des mesures permettant d'assurer la protection des infrastructures portuaires. Ainsi, dès 2003, la Commission européenne a considéré que « *désormais, il est nécessaire d'améliorer la sûreté de l'ensemble de la chaîne logistique approvisionnant le transport maritime, du fournisseur au consommateur* »<sup>4</sup>. Aussi a-t-elle durci les mesures prises par l'Organisation maritime internationale (OMI) en rendant obligatoires certaines exigences correspondant seulement à des recommandations de l'OMI. Cette dernière, lors d'une conférence diplomatique le 12 décembre 2002 avait considérablement renforcé la sûreté des navires et des installations portuaires affectées au commerce international. La Commission européenne a choisi d'élargir le cadre proposé par l'OMI en prenant en compte les zones portuaires dans leur globalité. Ce règlement reprend donc et la Convention SOLAS amendée au chapitre XI-2 et le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), qui représentent tous les deux les piliers de la sûreté à l'échelle mondiale. A cela, il convient d'ajouter les dispositions obligatoires relatives à l'équipement des navires tel que notamment le Système d'identification automatique (AIS).

Néanmoins le risque est que l'ensemble de ces mesures devienne une entrave au commerce international. En effet, l'activité portuaire est une activité où la concurrence est très dure, notamment entre les différents ports européens. Ainsi, chaque port se trouve dans une démarche compétitive et met donc en avant ses qualités de productivité et de fluidité. Les difficultés de la mise en place de l'ISPS sont donc multiples. Le port est un espace caractérisé par sa nécessité d'ouverture, antagoniste avec celle de contrôle et de sûreté. Tandis que, avant le 11 septembre 2001, la question de la sécurisation de ces espaces d'ouverture et de transit des marchandises se posait en terme de lutte contre le vol et contre l'immigration clandestine, depuis le 11 septembre 2001, à ces préoccupations traditionnelles s'est additionnée celle de la lutte contre le terrorisme. On a donc rajouté encore plus de procédures de contrôle alors même que la mondialisation accroît les échanges et exigerait donc une plus grande souplesse<sup>5</sup>.

Tout comme la menace terroriste ne s'arrête pas aux eaux territoriales, la question de l'immigration clandestine exige une surveillance de la haute mer. L'objectif est de pouvoir lutter contre le trafic d'êtres humains, ainsi que le prévoit la Convention de Montego Bay. Les pays membres de l'Union européenne sont particulièrement concernés par cette question : la Méditerranée est devenue le théâtre de plus en plus fréquent des drames liés à l'immigration clandestine. L'échouage de *l'East-Sea* sur les côtes françaises en février 2001, avec plus de 900 Kurdes en situation irrégulière à bord, a été un premier élément de la prise de conscience, par l'opinion publique, du trafic d'êtres humains dont la mer pouvait être la scène. Depuis, ces mêmes drames se sont multipliés, le phénomène s'est amplifié, conduisant à des situations inimaginables : par exemple, en 2007, Malte avait refusé de porter assistance aux immigrés illégaux – pour protester contre l'absence d'aide de l'UE face au déferlement d'immigrés dans l'île – et 27 naufragés avaient été retrouvés accrochés aux cages d'élevages de thon maltais, à 90 km de la Libye ; et rien que pendant le mois de juin 2007, 154 Africains ont trouvé la mort alors qu'ils tentaient la traversée. Les difficultés posées par l'immigration clandestine sont nombreuses et de diverse nature (juridique, sécuritaire, sanitaire, diplomatique...). Elles montrent que les océans ne sont pas seulement des ponts entre rives, des lieux d'échanges et de transit, mais aussi un espace para-choc entre deux mondes, une

<sup>4</sup> Commission européenne, Communiqué sur la lutte contre le terrorisme maritime, 8 mai 2003.

<sup>5</sup> Bernard COLOBY, « La sûreté des ports maritimes », *Défense nationale*, août-sept. 2003.

frontière qui peut se vouloir hermétique et dont le contrôle devient éminemment stratégique pour les Etats, notamment européens.

### ***Accroissement des menaces traditionnelles***

Il y a quelques années encore, évoquer les actes de piraterie relevaient plus du folklore que d'une réelle menace pour les pays occidentaux. Or, la piraterie n'a jamais cessé de sévir. Avant la flambée des actes de piraterie au large des côtes somaliennes cette année, elle s'exerçait principalement en Asie. Le rapport de 2004 du Bureau maritime international montre que 60 % des actes de piraterie étaient commis en Asie, principalement dans les eaux indonésiennes, avec une augmentation du phénomène dans le golfe du Bengale et en mer d'Oman<sup>6</sup>. Outre cette augmentation quantitative, ce qui est frappant, c'est surtout l'augmentation de la violence de ces actes de piraterie : en 2003, 21 meurtres ont été commis par des pirates contre 30 meurtres en 2004 et 86 kidnappings avec demande de rançons. Cet état de fait a eu des conséquences directes sur le coût du trafic maritime, puisqu'il a engendré une augmentation des assurances de transports. Jusqu'à présent, le coût estimé de la piraterie a été d'environ 16 milliards de dollars par an. Or, en 2008, la côte somalienne a battu tous les records avec 71 attaques enregistrées depuis le début de l'année, dont près de la moitié ont abouti à la capture du bateau. La communauté internationale se retrouve donc face à une menace traditionnelle dont la mondialisation des échanges a en partie accru le phénomène.

Dans la même logique, les marées noires sont des catastrophes écologiques dont le risque est proportionnel à l'augmentation du trafic maritime. *L'Amoco Cadiz*, *l'Erika* ou encore le *Prestige* sont autant de noms liés à des drames environnementaux ayant conduit à la création de l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM) qui œuvre à la sécurité du transport maritime et à la protection de l'environnement. Depuis octobre 2004, la Commission a confié à l'AESM le développement et la gestion technique du *Sea Safe Net*, système informatique centralisé intercommunautaire d'informations sur le suivi des navires et de leurs cargaisons. Le but de l'Agence est donc de lutter contre les éventuelles pollutions d'hydrocarbures. *L'Erika* et le *Prestige* ont démontré que les Etats membres ne disposaient pas de navires mobilisables et ayant des capacités de stockage suffisantes pour aller récupérer les hydrocarbures au large et par mauvais temps. Aujourd'hui, l'Agence a sélectionné et pré-équipé des navires qui effectuent des exercices et des entraînements afin d'être prêts en cas de besoins<sup>7</sup>.

Ainsi, le contexte international et ses évolutions, entre l'accroissement des menaces traditionnelles et l'apparition de nouvelles, ont poussé les marines de guerre ainsi que les pays côtiers à redéfinir leurs stratégies maritimes et la protection de leurs approches. La France est un des pays novateurs en la matière. Elle a développé son concept de sauvegarde maritime, qui dresse le cadre dans lequel s'inscrivent les missions de la Marine nationale permettant de faire face à toutes les menaces susceptibles de venir de la mer, d'assurer la défense des droits souverains en mer, ainsi que la défense et la protection des intérêts de la France en mer et à partir de la mer.

Cette prise de conscience de l'évolution des missions des marines de guerre existe également au niveau européen. Ainsi, dans le discours qu'il a tenu à l'occasion 6<sup>e</sup> Regional Seapower Symposium à Venise, le 11 octobre 2006, John B. Richardson a bien souligné que

---

<sup>6</sup> Guillaume GARNIER, *op. cit.*

<sup>7</sup> Francis VALLAT, « L'Agence européenne de sécurité maritime taille bien la route », *Défense nationale*, fév. 2007.

les missions actuelles dépassaient le cadre militaire traditionnel pour couvrir un spectre beaucoup plus large dans lequel le civil et le militaire prennent de plus en plus d'importance : « *les insuffisances apparentes des capacités civiles de l'UE pour identifier et s'attaquer aux menaces compromettant les intérêts européens, en particulier au-delà des eaux territoriales des Etats membres, ont conduit à un engagement toujours croissant des marines militaires de l'UE dans l'exécution de tâches ne relevant de la pure défense militaire. Actuellement, des moyens navals contribuent à des missions incluant les opérations antiterrorisme, le contrôle des frontières maritimes extérieures, les opérations contre le trafic illégal de drogues, la piraterie et les violences armées en mer, les opérations de recherche et de sauvetage, les opérations contre l'immigration illégale et le trafic d'êtres humains, les réponses aux désastres, l'aide humanitaire et l'assistance. Dans certains cas, les marines de guerre peuvent aussi être utilisées pour contrôler les pêches, aussi bien que pour protéger l'environnement contre des pollutions délibérées. [...] Il me semble que ce développement sous-tend les dernières discussions sur le rôle approprié des marines de guerre dans le monde actuel et l'engagement croissant de ces dernières dans les activités civiles relatives aux affaires maritimes* ».

Ainsi, le contexte géopolitique, la particularité juridique du milieu maritime, l'apparition de nouvelles menaces, dont l'importance pour les intérêts nationaux n'avait pas été suffisamment appréhendée, ont nécessité l'évolution du rôle des marines de guerre. Souvent, la frontière entre opération militaire et opération de police est mince et les marines de guerre se retrouvent à devoir assurer tant la sécurité maritime (tous les risques dont l'Etat doit se prémunir dans le domaine de la protection de l'environnement, les conditions du trafic maritime, l'assistance aux personnes) que la sûreté maritime (qui relève des domaines de l'ordre militaire et policier et inclut les menaces telles que le terrorisme, les trafics illicites ou encore l'immigration clandestine). Or, l'ampleur des risques et de leurs conséquences et le coût pour s'en prémunir impliquent une action non plus seulement au niveau national mais directement au niveau européen.

#### REDEFINITION DU ROLE DES ETATS ET ENTREE EN SCENE DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

La question de la sécurisation de l'espace maritime met la communauté internationale face à des problématiques qui dépassent de loin la seule réflexion sur le rôle des océans. En prônant une action de l'ensemble de la communauté internationale contre la piraterie dans son discours du 16 septembre 2008, le président français Nicolas Sarkozy a permis aux organisations internationales régionales que sont l'OTAN et l'UE de conforter leur appropriation de l'espace maritime au détriment de l'acteur national.

Cette appropriation, qui a été rendue nécessaire par l'impuissance des pays riverains à endiguer le phénomène de piraterie, n'est certes pas nouvelle. Déjà, suite aux attaques terroristes du 11 septembre 2001, l'OTAN avait lancé l'opération *Active Endeavour* (OAE) en Méditerranée, seule opération relevant de « article 5 » établissant une clause de défense collective dans toute l'histoire de l'Alliance atlantique – cette opération faisait partie des huit mesures alors prises par les Alliés au titre de cet article. L'OAE consiste dans le déploiement d'une force navale permanente, initialement limitée à la Méditerranée orientale, puis élargie, en mars 2004, à l'ensemble de la Méditerranée. Son mandat a été régulièrement réexaminé et la portée de l'opération accrue. Ainsi, les objectifs actuels de l'OAE sont : des missions de patrouille en Méditerranée assurées par des bâtiments de l'OTAN ; la surveillance de la navigation ; des actions en vue de détecter et décourager les activités terroristes et s'en protéger ; des mesures d'escorte pour la traversée du détroit de Gibraltar des navires non militaires – ces escortes ont été décidées en réaction aux actes terroristes survenus au large

des côtes du Yémen contre le navire américain *USS Cole* en octobre 2000, ainsi que contre le pétrolier français *Limburg* deux ans plus tard. Ce déploiement est dirigé par les forces navales alliées du Sud de l'Europe à Naples, avec un système de rotation tous les trois mois entre la force navale permanente en Méditerranée et la force navale permanente de l'Atlantique, tandis que la Grèce, l'Italie, l'Espagne et la Turquie apportent une contribution directe à l'opération, en mettant à disposition des moyens navals. De même, les pays de la façade maritime nord de l'Europe, l'Allemagne, le Danemark et la Norvège, ont déployé des patrouilleurs rapides pour les opérations d'escorte dans le détroit de Gibraltar. L'appui logistique de l'OAE est assuré dans une très large mesure par les Alliés méditerranéens de l'OTAN. Jusqu'à présent, le bilan de l'OAE rend compte du contrôle de plus de 95 500 navires, de l'arraisonnement de quelques 148 bâtiments suspects et de 488 navires ayant bénéficié d'une escorte.

Cette opération de l'OTAN témoigne de deux évolutions. En premier lieu, de la prise de conscience de l'enjeu sécuritaire que représente l'espace maritime – et non plus seulement le littoral et les ports – pour le contrôle des flux de populations et de marchandises : la haute mer, espace de liberté, est aussi susceptible de servir de base aux opérations terroristes s'attaquant aux intérêts de pays membres de l'UE ainsi que de l'OTAN. Ensuite, de la nécessité de conduire des missions multinationales afin de pouvoir faire face à l'ampleur de la tâche : il s'agit de pouvoir agir ensemble, coordonner les actions et partager et recouper le renseignement. Certes, les moyens engagés sont des moyens nationaux – l'OTAN tout comme l'UE ne possèdent pas de moyens militaires propres leur permettant de mener ce type d'opération. Leur réalisation dépend donc de la bonne volonté politique des pays membres. Néanmoins, la dimension internationale d'une telle mission est une caisse de résonance qui dépasse de loin les effets d'une simple mission nationale.

Suite à la multiplication sans précédent des actes de piraterie au large de la Somalie, les Nations Unies ont sollicité l'OTAN le 25 septembre 2008 pour lutter contre la piraterie dans cette région. La directrice du Programme alimentaire mondial (PAM) a, le même jour, demandé à l'Alliance d'accompagner les cargos chargés de l'aide alimentaire à destination de la Somalie. La pression est également forte du côté de l'industrie des hydrocarbures et le forum international des compagnies pétrolières s'est aussi manifesté avec inquiétude le 3 octobre, voyant dans la piraterie une menace pour la sécurité des approvisionnements énergétiques.

Se trouvant ainsi sollicitée, l'Alliance atlantique a lancé plusieurs axes de réflexions. A court et moyens termes, elle réfléchit à l'utilisation de sa force navale permanente (SNMG), qui pourrait être engagée de façon ponctuelle et en fonction des besoins, avec un mandat peu contraignant et des règles d'engagement assez restrictives. Sur l'ensemble des navires de guerre qui la composent (italien, américain, britannique, grec, turc, allemand), une partie seulement devrait y être détachée, alors que le reste de la force continuera la mission initialement prévue : les trois bâtiments grec, britannique et italien, qui seraient appelés à participer à cette opération, pourraient être ainsi amenés à conduire des opérations de surveillance, de dissuasion et d'assistance éventuelle ; il est également envisagé qu'ils puissent renforcer, au besoin, la marine hollandaise dans le cadre du déploiement de la frégate *de Ruyter* pour accompagner des navires du Programme alimentaire mondial à compter du 23 octobre 2008. La SNMG a appareillé de Méditerranée, dans le cadre d'un déploiement programmé du 15 octobre au 5 décembre 2008, vers le golfe Persique. Sur le plus long terme, SHAPE, le Quartier général suprême des forces alliées en Europe étudie les différentes options se présentant à l'OTAN pour lutter contre les actes de pirateries au large

de la Somalie, en complément de celles développées par l'UE d'une part et par la Task Force 150 (TF150) d'autre part – la TF150 étant une coalition navale multinationale mise en place dans la corne de l'Afrique, en soutien de l'opération *Enduring Freedom*, dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, pour surveiller, inspecter et arraisonner un navire suspect.

Faut-il voir là une tentative de l'OTAN d'élargir son champ de compétences, sachant que l'Alliance atlantique n'a toujours pas fini de traverser sa crise identitaire suite à la disparition de la raison de son fondement, à savoir la menace soviétique ? Ou au contraire, faut-il y lire un des nombreux prémices d'une redéfinition des rôles entre le supranational et le national, redéfinition nécessaire, imposée par le bouleversement et la remise en cause du fondement du système-monde par la mondialisation galopante ?

L'OTAN touche aux limites de la supplantation du rôle des Etats-Nations par les organisations internationales régionales. Elle est un révélateur des limites ou du caractère dépassé du système-monde actuel. La Convention de Montego Bay, qui régit les activités en haute mer, ne reconnaît que l'Etat comme acteur et pourvoyeur de sécurité : seul l'Etat est autorisé à intervenir pour lutter contre la piraterie en haute mer, de la même façon que seul l'Etat riverain peut intervenir dans ses eaux territoriales (exceptions faites d'accords entre Etats, comme l'a fait la Somalie en autorisant les pays luttant contre la piraterie à intervenir dans ses eaux territoriales). La lutte contre la piraterie pose déjà en tant que tel un certain nombre de problèmes pour les Etats : elle ne s'applique qu'en « haute mer » ou autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat et seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires sont habilités à y intervenir – les pirates sont alors jugés par les tribunaux du pays ayant effectué la saisie. Là se présente alors une nouvelle difficulté : certes Montego Bay définit clairement la piraterie<sup>8</sup>, mais tous les Etats n'ont pas prévu de lois pour traduire en justice un pirate d'une autre nationalité et n'ayant pas nécessairement de lien direct avec l'Etat (comme l'attaque d'un bateau ou ressortissant de cet Etat). C'est justement sur ce vide juridique que se heurtent et l'opération de l'OTAN et celle de l'UE.

A l'instar de l'OTAN, l'Union européenne a fait sien le combat contre la piraterie au large de la Somalie. Le Conseil de l'UE a ainsi décidé, le 15 septembre 2008, la création de la cellule de coordination européenne (EU NAVCO). Mise en place depuis le 19 septembre et en soutien des résolutions 1 816 et 1 814 du Conseil de sécurité des Nations Unies, cette cellule joue un rôle d'interface entre, d'une part, les besoins de protection des navires affrétés par le Programme alimentaire mondial (PAM) ainsi que les armateurs européens affrétant des navires vulnérables et, d'autre part, les Etats membres qui disposent de moyens maritimes militaires dans le golfe d'Aden. Cette action a ainsi contribué à une plus forte mobilisation des Etats membres, y compris pour assurer la continuité de la protection des navires affrétés par le PAM. *Le-Courbet*, bâtiment militaire français, a assuré, du 12 au 14 octobre, l'accompagnement du *Yangtze River* sur le transit Ouest-Est dans le golfe d'Aden, à la demande de son armateur allemand, puis de *L'Intrépide*, un navire de commerce battant pavillon maltais. En outre, en soutien aux résolutions 1 816, 1 814 et 1 838, l'UE se prépare à lancer une opération, nommée ATLANTA, pour contribuer à l'amélioration de la sécurité maritime au large des côtes de la Somalie. Cette opération, qui rentre dans le cadre plus global de son action pour la stabilisation de la Somalie, vise à poursuivre la protection des navires du PAM ainsi que des navires de commerce, mais également à dissuader, prévenir et intervenir contre les actes de piraterie. L'Opération ATALANTA devrait commencer dès le début du mois de décembre 2008, mais reste une question en suspens : que faire des pirates

<sup>8</sup> « Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire, agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord »

qui pourraient être capturés par le bâtiment français s'ils attaquaient un bateau de commerce d'un autre pays ?

On se retrouve devant une situation inédite, qui est tant le résultat de la mondialisation que de l'évolution du système-monde. L'ancien système hérité de la fin de la Seconde Guerre mondiale ne reconnaît que l'Etat comme acteur de la scène internationale. Or, c'est sur cet axiome que s'est construit l'ensemble des règles et conventions mondiales : ainsi, Montego Bay ne reconnaît d'autre légitimité que celle de l'Etat souverain appliquant ses fonctions régaliennes. Or, les difficultés apparaissent lorsqu'un certain nombre d'Etats a confié une partie des fonctions régaliennes à une organisation régionale, comme c'est le cas pour l'OTAN ou encore l'UE, qui n'ont pas de légitimité pour juger et emprisonner un pirate capturé dans le cadre de l'une de leurs opérations militaires – la charge en revient nécessairement à l'Etat du bâtiment ayant effectué la saisie. La situation peut même sembler kafkaïenne : les opérations, menées par un acteur sans compétence judiciaire dans un espace a-territorialisé, doivent conjuguer droit de la mer, droit international des droits de l'homme et les règles pénales des différents états, tout en tenant compte des résolutions de l'ONU.

Ces opérations dépassent donc le simple cadre d'opérations militaires et permettent de mettre en valeur deux phénomènes maintenant incontournables. Premièrement, le rôle stratégique de la maîtrise des océans et le besoin d'assurer la sécurité des routes maritimes non plus au niveau national, mais en coopération et au niveau international, si ce n'est global : en effet, si le terrorisme a mis en exergue la fragilité des Etats par leur interface portuaire et le besoin de contrôler le risque bien avant son entrée dans le port, la piraterie moderne a montré que la fragilité de l'Etat existait aussi dans cet espace de liberté qu'est la haute mer et sur laquelle, si aucune juridiction nationale ne s'exerce, les intérêts nationaux naviguent. Deuxièmement, la nécessité de redéfinir un nouveau droit de la mer, qui prenne en compte les évolutions du système-monde : la référence sur laquelle il doit se rebâtir ne peut plus être le seul acteur étatique, au détriment d'une action qui ne peut plus se situer au seul niveau national.

Si les enjeux du monde maritime ne font les unes des médias que depuis la recrudescence des actes de piraterie au large de la Somalie, la question du renouveau du rôle stratégique des océans, bien plus ancienne, témoigne des effets de la mondialisation sur l'organisation mondiale et sa réglementation. Elle est révélatrice notamment de deux réalités. Tout d'abord, les Etats ne se suffisent plus à eux-mêmes pour contrôler les océans et doivent céder le terrain aux organisations internationales pour faire face à un fléau du type piraterie ou terrorisme. Cet état de fait est révélateur d'un phénomène plus profond de redéfinition du rôle des Etats ainsi que du système-monde actuel. Ensuite, le rôle des marines de guerre a considérablement évolué depuis le siècle dernier : les missions qui leur sont confiées sont de plus en plus complexes et allient à la fois les questions de sûreté et de sécurité ; de façon plus générale, elles témoignent de l'évolution de l'art de la guerre, qui a connu un profond bouleversement depuis un demi-siècle.

\* \*

\*

Les océans retrouvent donc leur dimension stratégique, atténuée ces cinquante dernières années, mais qui revient sur le devant de la scène internationale. D'un côté, l'enjeu du contrôle des routes maritimes du pôle Nord déclenche les passions de la Russie, du Canada, des Etats-Unis et du Danemark. De l'autre, la Russie a choisi les océans pour

concrétiser son grand retour sur la scène internationale et bien faire passer le message de sa volonté de retrouver son ancienne place ; pour cela, elle a entrepris de manifester le retour de sa grandeur en menant de grands déploiements navals : ainsi, une Task Force navale russe devait mener des exercices communs avec la Venezuela dans la mer des Caraïbes du 10 au 14 novembre 2008. Est-ce à dire que les océans pourront être appelés à redevenir les théâtres de combat entre marines de guerre ? Le pas semble trop grand à franchir. Néanmoins, nul ne peut nier qu'ils sont maintenant plus que jamais le lieu d'expression de la dissuasion militaire.