

7 SURETE MARITIME AU MOYEN-ORIENT

Note de position

A RETENIR

1. **La sécurité des équipages est notre priorité ;**
2. La montée des tensions conduit à une **évolution rapide des menaces** contre le secteur maritime. Celles-ci se caractérisent par leur intensité croissante et leur diversité ;
3. Aujourd'hui, **il incombe aux armateurs de se protéger, essentiellement avec des moyens limités et dans des conditions difficiles** et à s'adapter rapidement. La situation sécuritaire dans la région impacte de manière significative leurs activités ;
4. Un **renforcement et une coordination de la présence navale dans la région**, sont nécessaires pour garantir la liberté de navigation, en particulier dans le sud de la mer Rouge et dans le golfe Persique ;
5. **Les armateurs ont besoin d'informations sécuritaires et de recommandations fiables et actualisées.** Les orientations publiées (MICA Center, industrie) doivent être mises à jour de manière réactive en tenant compte de l'évolution de la menace.

CONTEXTE

Intérêts des armateurs français au Moyen-Orient

Les armateurs français exploitent¹ entre 220 et 230 navires de commerce au Moyen-Orient chaque année. Ces navires réalisent un cumul approximatif de plus de 850 passages dans la région par an. Les secteurs d'activités principalement concernés sont les suivants :

- **Transport de conteneurs** : avec plus de 200 navires contrôlés (CMA CGM) réalisant un cumul approximatif de 800 passages dans la région par an ;
- **Transport de vracs liquides** : avec environ 10-15 navires pétroliers et gaziers contrôlés (Socatra, V. Ships France, Gazocéan, Knutsen LNG France) réalisant un cumul approximatif de 20 passages dans la région par an ;
- **Autres types de navires** : avec environ 10-15 navires câbliers, scientifiques, de croisière ou de transport roulier qui transitent ou sont exploités dans la région, réalisant au minimum une trentaine de passages dans la région par an.

Chaque année environ 20 000 navires empruntent la mer Rouge, ce qui représente 12% du commerce maritime international selon l'*International Chamber of Shipping* (ICS), dont 21% du trafic conteneurisé (selon *Clarksons*).

¹ Sont pris en compte dans ce calcul l'ensemble des navires exploités par des compagnies françaises, navires contrôlés, incluant à titre non exclusif les navires battant pavillon français. Les navires de pêche ou ne réalisant pas d'activités dites de navigation de commerce ne sont pas comptabilisés. Il est possible, pour considérer plus largement des navires rattachés à des intérêts français, d'ajouter à ce calcul plusieurs dizaines de navires exploités par des armateurs étrangers mais dont le donneur d'ordre est français.

Dégradation de la situation sécuritaire au Moyen-Orient

L'attaque du Hamas contre Israël, le 7 octobre 2023, a conduit à une dégradation de la situation sécuritaire dans les ports israéliens (Ashdod, Haïfa, Eilat) sous la menace des frappes de roquettes et missiles ainsi qu'une vigilance accrue dans les pays voisins.

Si la situation sécuritaire au niveau maritime et portuaire s'est depuis stabilisée en Israël, les armateurs restent invités à une vigilance accrue dans leur évaluation des risques et la conduite des opérations. Par ailleurs, ce conflit a entraîné une **montée des tensions et une dégradation de l'environnement stratégique** dans l'ensemble de la région et notamment dans le sud de la mer Rouge, le golfe d'Aden, le golfe Persique, le détroit d'Ormuz et la mer d'Arabie.

MENACES CONTRE LE SECTEUR MARITIME

Dans le contexte sécuritaire au Moyen-Orient, **les navires de commerce sont la cible privilégiée d'attaques dont le nombre et la diversité croissent avec des modes d'action variés** :

- **Attaques de drones/missiles** : plusieurs attaques de drones aériens de fabrication artisanale ont été recensées depuis plus d'un an dans la région². Les capacités des attaquants se sont considérablement renforcées et l'emploi probable de plateformes flottantes/navires pour le guidage final ou pour augmenter la portée des drones a étendu largement la zone de risque. Les navires frappés avaient initialement un facteur de rattachement à Israël (notamment propriété, affrètement, investissement). Une croissance continue des tensions dans la région fait craindre un ciblage élargi des navires sous intérêt américain ou occidentaux, notamment ceux se dirigeant ou en provenance d'Israël.
- **Arraînement de navires de commerce** : plusieurs arraînements et tentatives d'arraînement ont été conduites, essentiellement par les houthis, ces dernières semaines dans le sud de la mer Rouge et le golfe d'Aden³. Les modes opératoires et l'équipement « professionnels » des assaillants (notamment avec hélicoptères) rendent difficile pour un navire de commerce de prévenir ou résister à de tels arraînements.

IMPACTS ET MESURES MISES EN ŒUVRE PAR LES ARMATEURS

Des impacts humains, organisationnels et commerciaux

Ces menaces sont génératrices de fortes inquiétudes légitimes de la part des gens de mer. Les inquiétudes des gens de mer concernant la situation sont également susceptibles de les amener à avoir recours à leur droit de retrait.

² 15/11/2022 : **PACIFIC ZIRCON** (180NM des côtes) ; 21/11/2022 : **VLCC PRATIKA** ; 10/02/2023 : **AFRAMAX CAMPO SQUARE** (300 NM des côtes) ; 24/11/2023 : **CMA CGM SYMI** (650 NM de Mascate, 850NM du Yémen et 350NM de Mumbai) ; 03/12/23 : **UNITY EXPLORER, NUMBER 9** et **SOPHIE II** (mer Rouge) ; 11/12/23 : **MT STRINDA** (mer Rouge), 13/12/23 : **ARDMORE ENCOUNTER** (mer Rouge) ; 15/12/23 : **MAERSK GIBRALTAR, AL JASRAH, MSC ALANYA, MSC PALATIUM III** (mer Rouge) ; 18/12/23 : **SWAN ATLANTIC, MSC CLARA, MAGIC VELA** (mer Rouge).

³ 19/11/2023 : **GALAXY LEADER** (toujours détenu).

La situation sécuritaire dégradée au Moyen-Orient a également un impact économique avec une élévation des coûts d'assurance et la nécessité de réorganiser leurs opérations (en repositionnant des navires jugés plus à risques dans d'autres zones dans le monde).

Elle conduit également les armateurs à s'adapter et mettre en place des procédures spécifiques pour garantir la sûreté des équipages et des navires, notamment :

- Une veille approfondie sur les menaces et une réévaluation en continu des analyses de risques ;
- L'implémentation des recommandations communiquées par l'industrie et les marines alliées (qui portent notamment sur les conditions de transit dans la région et le *routing* des navires, la chaîne d'alerte en cas d'attaque et les mesures préventives à mettre en œuvre contre les différentes menaces identifiées) ;
- Pour certains armateurs, la suspension des opérations en mer Rouge (avec soit un détournement des navires par le Cap de Bonne Espérance, soit l'arrêt des navires avant ou après la mer Rouge dans l'attente de garanties suffisante en matière de sûreté).

Actions des organisations représentatives de l'industrie

Les **organisations internationales⁴ et européenne représentatives⁵ du *shipping*** se sont saisies de la problématique que représente la dégradation de la situation sécuritaire au Moyen-Orient. Elles ont diffusé des **orientations à l'usage des armateurs** :

- Pour le [golfe Persique](#) (09/11/23) ; et
- Pour le [sud de la mer Rouge/golfe d'Aden](#) (mises à jour le 15/12/23).

Armateurs de France, qui a relayé ces orientations, a également sollicité du MICA Center⁶, dès le début du conflit en Israël en octobre 2023, une **évaluation sécuritaire particularisée** au profit de ses membres⁷. La réactivité du MICA Center a été appréciée par les compagnies maritimes, et a permis la replanification d'un certain nombre d'escales (notamment de navires de croisière) dans des délais contraints.

L'organisation professionnelle française a également renouvelé sa sollicitation auprès du MICA Center, début décembre 2023, **plus spécifiquement sur la situation en mer Rouge, pour des informations approfondies sur la menace et des recommandations opérationnelles** pour la navigation et la sûreté des navires. Des orientations particularisées ont ainsi pu être diffusées par le MICA Center et ALINDIEN, le 6 décembre 2023, aux armateurs engagés dans la coopération navale volontaire (CNV) avec la Marine nationale.

La multiplication des informations (sources ouvertes, sociétés privées), peut faire craindre la diffusion d'informations non-fiabilisées et induire en erreur les opérateurs dans leurs analyses de risques. **Armateurs de France recommande aux compagnies de s'appuyer prioritairement sur des informations vérifiées et fiabilisées par des sources étatiques et militaires.**

⁴ ICS, BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF, CLIA, IMCA.

⁵ ECSA.

⁶ Le *Maritime Information Cooperation & Awareness Center* (MICA Center) est le centre français d'analyse et d'évaluation de la situation de sûreté maritime mondiale.

⁷ Communiquée le 12 octobre 2023 aux directeurs et responsables sûreté des compagnies maritimes françaises.

POSITION D'ARMATEURS DE FRANCE

Armateurs de France se tient en lien avec la Marine nationale ainsi que l'ECSA, et l'ICS, pour continuer de tenir informées les compagnies sur la situation sécuritaire au Moyen-Orient, leurs diffuser les recommandations pour renforcer la sûreté de la navigation et pour adapter leurs opérations. L'organisation porte également les principales attentes des armateurs français :

- **La sûreté des gens de mer et la liberté du commerce maritime doivent être garantis** par les Etats riverains, et l'ensemble de la communauté internationale ;
- **Un renforcement de la présence navale dans la région**, par la Marine nationale et les marines alliées (notamment US et UK), est nécessaire pour protéger les navires de commerce et garantir la liberté de navigation, en particulier dans le sud de la mer Rouge. L'aggravation des menaces place en effet les navires de commerce dans des situations de vulnérabilité accrue. Les drones sont une menace bien différente de celle que représente la piraterie, et les moyens de protection face à ces nouvelles menaces en sont d'autant plus limités. Cette réponse doit s'inscrire dans le respect du droit international. Le prolongement du déploiement de la FREMM Languedoc début décembre 2023, en mer Rouge et les actions conduites en protection de navires de commerce sont à saluer ;
- **Une coordination des moyens navals déployés** est également nécessaire pour offrir la meilleure protection au *shipping*. Des discussions sont nécessaires sur l'adaptabilité des cadres existants, comme les mandats des opérations ATALANTE et AGENOR, pour renforcer la position de l'Europe et de ses alliés dans le cadre des forces maritimes combinées (CMF) pour la sauvegarde de nos intérêts stratégiques. Armateurs de France et ses partenaires internationaux portent ce message auprès des institutions de l'UE ;
- **Un partage d'informations approfondi sur les zones d'activités des moyens de la Marine nationale déployés dans la région**, pour soutenir l'effort de réassurance déjà engagé par celle-ci en protection du *shipping*. La Marine s'est engagée en 2022 sur une telle initiative dans le golfe de Guinée qui satisfait les compagnies maritimes françaises. Un partage analogue est sollicité au Moyen-Orient.
- **Les compagnies nécessitent des informations sécuritaires ainsi que des recommandations fiables et actualisées sur les menaces** (notamment, en ce qui concerne les drones, sur les capacités techniques de ceux-ci : ciblage, portée, etc..). Les orientations publiées (MICA Center, industrie maritime) doivent être mises à jour de manière réactive en tenant compte de l'évolution de la menace. Des clarifications concernant les conditions de mise en citadelle de l'équipage en cas de tentative d'arraisonnement et la doctrine d'emploi des gardes armés devraient également être proposées aux armateurs.

Contact :

Pierre-Antoine ROCHAS, Responsable sécurité-sûreté-ports (pa-rochas@armateursdefrance.org)