

SITUATION SÉCURITAIRE EN MER ROUGE ET DANS LE NORD-OUEST DE L'OCEAN INDIEN

NOTE DE POSITION



À RETENIR

La sécurité des équipages est la priorité des compagnies maritimes. Les armateurs français accordent une importance toute particulière à communiquer régulièrement aux marins les informations sur la situation sécuritaire et les mesures mises en place pour effectuer les traversées dans les meilleures conditions possibles, ainsi que sur leur possibilité d'exercer leur droit de retrait.

La montée des tensions a conduit à une évolution rapide des menaces contre le secteur maritime. Celles-ci se caractérisent par leur intensité croissante et leur diversité (près de 50 attaques recensées de mi-novembre 2023 à fin mars 2024).

Aujourd'hui, les armateurs disposent de moyens limités pour se protéger face à de telles menaces. La situation sécuritaire dans ce carrefour stratégique (par lequel transite

12% du commerce maritime international) impacte de manière significative leurs activités et les oblige à s'adapter rapidement.

Les armateurs français opèrent¹ entre 220 et 230 navires de commerce passant par le Moyen-Orient chaque année. Ces navires réalisent un cumul approximatif de plus de 850 passages dans la région par an.

Chaque année environ 20 000 navires empruntent la mer Rouge représentant 30% du trafic conteneurisé mondial et 40% de l'ensemble des trafics maritimes entre Asie et Europe, selon l'ICS (*International Chamber of Shipping*).

Armateurs de France a appelé à un renforcement et une coordination de la présence navale dans la région, et salue la mobilisation de la Marine nationale et le lancement de l'opération européenne ASPIDES

mi-février 2024. Cette protection est nécessaire et doit s'inscrire dans la durée pour garantir la liberté de navigation, en particulier dans le sud de la mer Rouge. Les États membres de l'Union européenne devraient se mobiliser fortement au sein de l'opération. **L'opération doit conserver une posture défensive.**

Il est essentiel que les accompagnements réalisés sous mandat national ou dans le cadre de l'opération européenne ASPIDES bénéficient prioritairement aux armateurs français et européens. Également, Les navires présentant un risque élevé de ciblage ne devraient pas être intégrés à des convois pour ne pas mettre à danger les autres navires à proximité.

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 en tenant compte de l'évolution de la menace.

MENACES CONTRE LE SECTEUR MARITIME

Le conflit entre Israël et le Hamas a entraîné une montée des tensions et une dégradation de l'environnement stratégique dans l'ensemble de la région. Dans ce contexte sécuritaire dégradé, les navires de commerce sont la cible privilégiée d'attaques dont le nombre et la diversité se sont largement accrus dans le sud de la mer Rouge depuis mi-novembre 2023, avec des modes d'action variés :

• **Arraisonnement de navires de commerce et enlèvements des membres d'équipage :** plusieurs arraisonnements et tentatives d'arraisonnement ont été

conduites, essentiellement par les houthis, dans le sud de la mer Rouge et le golfe d'Aden². Les modes opératoires et l'équipement « professionnels » des assaillants (notamment avec hélicoptère) rendent difficile pour un navire de commerce de prévenir ou résister à de telles agressions.

• **Attaques de drones/missiles :** de nombreuses attaques de drones aériens de fabrication artisanale ont été recensées depuis plus d'un an dans la région et tout particulièrement fin 2023-début 2024. 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. Ces attaques ont déjà occasionné en mars 2024 la perte de membres d'équipages³ et d'un navire de commerce⁴. Les navires frappés avaient initiale-

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.

2- Arraisonné le 19 novembre 2023 le navire GALAXY LEADER est toujours détenu par les houthis.

3- Lors de l'attaque du vraquier TRUE CONFIDENCE, le 6 mars 2024, 3 marins ont été tués.

4- Le cargo RUBYMAR attaqué dans le sud de la mer Rouge a coulé le 2 mars 2024.

ment un facteur de rattachement à Israël (notamment propriété, affrètement, investissement). Une croissance continue des tensions dans la région a conduit à un ciblage élargi des navires sous intérêt américain, britannique ou occidentaux, notamment ceux se dirigeant ou en provenance d'Israël. Il est également à noter que ces critères ne sont pas les seuls facteurs de ciblage, l'historique du navire pouvant également être un critère.

• **Recrudescence de la piraterie** : à ces menaces s'ajoute depuis quelques mois la recrudescence des actes de piraterie au large de la Somalie. Ces actes avaient quasiment disparu depuis 2017 et pour la première fois des navires ont été arraisonnés et leurs équipages enlevés⁵. Cette situation requiert aussi la plus grande vigilance des compagnies maritimes.

La situation sécuritaire évolue très rapidement et oblige les armateurs à une réévaluation permanente de ces menaces en ce qui concerne leur nature, leur portée, les *modus operandi* et les conditions de ciblage des navires.

IMPACTS ET MESURES MISES EN ŒUVRE PAR LES ARMATEURS

DES IMPACTS HUMAINS, ORGANISATIONNELS ET ÉCONOMIQUES

Ces menaces sont génératrices d'inquiétudes légitimes de la part des gens de mer. Les armateurs accordent une importance toute particulière à communiquer de façon journalière auprès de leurs marins sur l'évolution de la situation en mer et les mesures de sécurité mises en place pour effectuer les traversées dans les meilleures conditions possibles.

Toutes les compagnies françaises transitant par la mer rouge embarquent uniquement des marins volontaires. Ces derniers sont, bien entendu, informés de la possibilité qui leur est donnée d'exercer leur droit retrait. Les accompagnements et la protection accordés par la Marine nationale et l'opération ASPIDES contribuent à rassurer les marins. En tout état de cause, la protection des marins reste la priorité des compagnies qui composent Armateurs de France.

Les mesures et procédures spécifiques suivantes sont mises en place par les armateurs pour garantir la sûreté des équipages et des navires⁶ :

- Une **veille approfondie** sur les menaces et une **réévaluation 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**⁷ (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).

La situation sécuritaire dégradée au Moyen-Orient a également des impacts économiques :

- Une **réorganisation des trafics** : l'immobilisation des navires ou le contournement par le Cap de Bonne Espérance entraînent l'allongement de la durée des voyages et induisent d'une part des coûts opérationnels pour les armateurs (carburants et hausse du coût

de l'affrètement) et d'autre part une hausse mécanique des taux de fret dans certains secteurs doublaient des tarifs slot sur le secteur de la ligne régulière par exemple.

- Une **hausse des primes d'assurance importante** (pour les navires qui continuent de transiter en Mer Rouge, jusqu'à 0,5% du prix du navire).

ACTIONS DES ORGANISATIONS REPRÉSENTATIVES DE L'INDUSTRIE

Les **organisations internationales et européenne représentatives⁸ du shipping et Armateurs de France**, 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 (9 novembre 2023) et
- pour le sud de la mer Rouge/golfe d'Aden (mises à jour le 5 février 2024).

Armateurs de France, qui a relayé ces orientations, a également appelé à une action coordonnée pour la protection des équipages et des navires de commerce le 17 décembre 2023 et sollicité l'appui de la Marine nationale en matière de protection des navires, de partage d'information sécuritaire et de recommandations opérationnelles.

La France a ainsi repositionné la frégate Languedoc en mer Rouge fin 2023, puis déployé successivement la frégate Alsace et la frégate Lorraine au 1^{er} semestre 2024, en réalisant des accompagnements pour protéger les navires de commerce. Le MICA Center⁹, sollicité par Armateurs de France, a également communiqué des évaluations sécuritaires et des orientations particularisées en coopération avec ALINDIEN aux armateurs engagés dans la coopération navale volontaire (CNV) avec la Marine nationale.

Suite à une forte mobilisation de l'industrie au niveau européen, l'UE a lancé le 19 février 2024 l'opération ASPIDES, au sein de laquelle plusieurs États membres¹⁰ ont mobilisé des moyens navals.

5- Le vraquier RUEN a été détourné le 14 décembre 2023 au large de la Somalie. Le cargo ABDULLAH a été piraté le 12 mars 2023.

6- Liste non exhaustive.

7- L'ICS estime que 80% du trafic conteneurisé transitant habituellement par la mer Rouge est détourné par le Cap de Bonne Espérance. Le transport de gaz et de pétrole est également significativement impacté. Ce détournement correspond à une durée supplémentaire de voyage de 6 à 14 jours en fonction des lignes.

8- ICS, BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF, CLIA, IMCA, ECSA.

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

10- France, Italie, Grèce, Allemagne.

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 informe régulièrement ses adhérents et leur recommande de s'appuyer prioritairement sur des informations vérifiées et fiabilisées par des sources étatiques et militaires.

L'organisation recommande également aux armateurs de ne pas se livrer à des transactions avec ces organisations, susceptibles (elles ou leurs responsables) d'être couvertes par des régimes de sanction. Par ailleurs de telles transactions n'offriraient aucune garantie sûre en matière de sûreté des navires.

POSITION D'ARMATEURS DE FRANCE

Armateurs de France coopère étroitement avec l'ensemble des parties prenantes, militaires (notamment la Marine nationale) et institutionnelles pour continuer de tenir informées les compagnies sur la situation sécuritaire, leur 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 sécurité des marins ainsi que la liberté de la navigation et du commerce maritime doivent être garantis** par les États riverains, et l'ensemble de la communauté internationale, en particulier l'Union européenne.
- **Le lancement de l'opération européenne ASPIDES et le renforcement de la présence navale dans la région, ainsi que les actions conduites en protection de navires de commerce pour garantir la liberté de la navigation, par la Marine nationale et les marines alliées sont salués par les armateurs français.** 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 et prévenir tout risque d'escalade des tensions dans la région. L'opération ASPIDES doit conserver une posture défensive.**
- Il est également essentiel que les accompagnements réalisés sous mandat national ou dans le cadre de l'opération européenne ASPIDES bénéficient prioritairement aux armateurs français et européens.
- La sélection des navires retenus pour des accompagnements et convois sous la protection de l'opération ASPIDES devrait s'appuyer sur des éléments pertinents d'analyse des risques. **Les navires présentant un risque élevé de ciblage ne devraient pas être intégrés à des convois pour ne pas mettre à danger les autres navires à proximité.**
- **La communauté internationale doit rester mobilisée pour lutter contre la piraterie**, notamment au travers de l'opération ATALANTE. L'engagement de l'Inde en la matière est salué par les armateurs français. Il est nécessaire que le Conseil de Sécurité des Nations Unies (CSNU) autorise l'intervention d'États étrangers dans les eaux territoriales somaliennes dans le contexte de la lutte contre la piraterie. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) devrait soutenir et porter cette demande auprès du CSNU.
- **Une coordination approfondie des opérations (ASPIDES, ATALANTE, PROSPERITY GUARDIAN) et des moyens navals déployés est également nécessaire** pour offrir la meilleure protection au shipping. Il est essentiel que ces opérations s'appuient sur les systèmes d'alerte et de partage d'information sécuritaire existants, en particulier le MSCHOA¹¹ de l'UE.
- **Un partage d'informations approfondi sur les zones d'activités des moyens de la Marine nationale déployés dans la région est nécessaire**, 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, notamment les *Best Management Practices 5*) doivent être mises à jour 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, de coupure de l'AIS¹² et la doctrine d'emploi des gardes armés devraient également être proposées aux armateurs.

CONTACT

Pierre-Antoine Rochas, Responsable
Environnement, Sécurité, Sûreté & Ports
d'Armateurs de France
pa-rochas@armateursdefrance.org



11- Maritime Security Centre- Horn of Africa.
12- Automatic Identification System.