

2 août 2017

**Projet de loi autorisant la ratification du protocole relatif à la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et du protocole relatif au protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental.**

8000 signes

10 minutes d'intervention

---

Monsieur le Président, mes chers collègues

En guise de propos liminaire, permettez-moi de rappeler, comme cela a été déjà évoqué par Monsieur le rapporteur en commission, que voter aujourd'hui un texte validé en 2005 est regrettable pour le signal que nous envoyons à nos partenaires. Douze ans pour ratifier un texte relativement peu sensible, tant diplomatiquement, que politiquement ou qu'économiquement, ça fait long !

La ratification des deux protocoles relatifs aux conventions pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et des plates-formes fixes est un acte positif, mais appelle plusieurs réflexions que je souhaitais partager devant vous aujourd'hui.

Les « actes illicites contre la sécurité de la navigation », que j'appellerai ici, pour plus de simplicité de la « piraterie » présentent beaucoup de similitudes entre le développement de la piraterie au 18<sup>e</sup> siècle et celle du 21<sup>e</sup> siècle : l'explosion des échanges maritimes mondiaux suscite la convoitise de bien des groupes criminels, nombre d'espaces maritimes sont laissés vierge de toute souveraineté ou sont laissés à l'abandon par des États quasi-faillis, et une pauvreté humaine très préoccupante pousse certains groupes sur les mers pour récupérer de quoi subsister.

Au-delà de la ressemblance entre ces deux époques à propos de la piraterie, le 21<sup>e</sup> siècle doit beaucoup au 18<sup>e</sup> en ce qu'il constitue une grande phase de colonisation du monde par l'Europe, colonisation qui a laissé de très profondes traces dans l'actuel ordre du monde.

Lorsque je pense à la colonisation, je pense évidemment à l'Afrique et plus encore aux situations somalienne ou nigériane, qui concentrent à la fois les problèmes d'urgence humanitaire, de famine, de guerre civile larvée, et d'émergence de groupes armés impunis sur

terre et sur mer.

À ce propos, n'oublions jamais que la violence n'est qu'une conséquence désastreuse d'un grand nombre de phénomènes sociaux terribles, et que, pour résoudre la violence, c'est l'aide internationale et la paix qui doivent primer pour créer une démocratie saine et non corrompue, un État, un appareil productif, une agriculture indépendante des grands lobbies, bref, tout ce qui permet à une institution étatique de se maintenir dans la stabilité.

Ainsi, véritable conséquence de l'ordre mondial hérité des dégâts de la colonisation, l'ordre maritime mondial doit être pacifié. De ce point de vue, le texte que nous nous apprêtons à voter est important même s'il est plus symbolique qu'utile, car bon nombre de dispositions ont déjà été intégrées en droit français, et que, pour les zones les plus dangereuses, des forces armées interviennent pour endiguer le phénomène.

Toutefois, il est nécessaire de rappeler la position du groupe GDR pour lequel la protection des navires français contre la piraterie devrait systématiquement relever de l'action de notre marine nationale, et non d'entreprises privées. L'Etat souverain doit assurer la sécurité de ses ressortissants où qu'ils soient sans la sous-traiter. Le même problème se pose concernant les moyens de surveillance de notre zone économique exclusive pour lutter contre les pillages de ressources naturelles comme la pêche illégale dont souffre les pêcheurs normands.

La lutte contre la piraterie ne doit pas se faire avec des corsaires !

Mais alors que le droit se renforce de ce côté, il faut garder à l'esprit que les actes maritimes légitimes et militants doivent aussi avoir une place au sein d'un droit maritime international qui se renforce contre le terrorisme et la piraterie ? Rien ne prévoit dans les conventions internationales ne serait-ce qu'une ligne pour ces actions militantes, et restent de ce fait dans le flou juridique, favorisant les États plutôt que les citoyens.

Je vais vous raconter une anecdote : en 2011, alors député, je m'étais engagé pour participer à la « flottille pour la Paix » visant à briser pacifiquement le blocus d'Israël contre Gaza. Partie un an après la première flottille au sein de laquelle l'armée israélienne avait ouvert le feu sur les militants faisant 9 morts et 28 blessés, cette initiative a fait parler de cette situation totalement injuste qui permet, en violation complète et assumée des résolutions de l'ONU, qu'Israël puisse empêcher les Palestiniens d'accéder à leurs eaux territoriales.

Manquant tellement de tout aujourd'hui, que la Croix Rouge Internationale prévient que Gaza risque « un effondrement systémique », il faudrait, encore aujourd'hui, envoyer des vivres, des médicaments, et du ciment pour tout reconstruire. Mais quid de la situation internationale lorsque les bateaux de cette future flottille seront arraisonnés par la marine israélienne ? Quel statut pour les protéger ? C'est cela, le véritable point aveugle de cette convention.

Pensons par exemple au pillage des ressources halieutiques par le Maroc dans les eaux territoriales très poissonneuses du Sahara Occidental. Depuis le 21 décembre 2016, l'arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne dans l'affaire C-104/16P stipule que l'accord entre l'Union Européenne et le Maroc prévoyant une libéralisation réciproques en matière, notamment, de produits de la pêche ne s'applique pas au territoire du Sahara Occidental. Si un si un bateau de militants sahraouis arraisonne un bateau de pêche marocain pour dénoncer le non-respect de cet arrêt, lequel est le pirate ?

Le problème de la notion de pirate concerne également les navires qui permettent aux migrants de se déplacer. Comment déterminer si le conducteur d'un bateau illégal en direction des eaux territoriales françaises est un dangereux terroriste ou un humain qui tente de protéger ses semblables ? Les kwassa-kwassas à Mayotte, qui « pêche peu, et amènent du Comorien » comme se plaît à le dire notre Président de la République, comment se placent-ils ? Est-ce que l'on peut leur reprocher à eux d'être des terroristes ou bien à M. Balladur qui a instauré un visa si difficile à obtenir que les ressortissants des Comores ne peuvent même plus traverser leur archipel pour se rendre à Mayotte voir de la famille ? Qui est l'agresseur ?

Greenpeace également a pu pâtir de cette ambiguïté sur la notion de piraterie lorsque, au tout début de l'année 2013, une trentaine d'activistes de cette ONG ont essayé d'escalader une plateforme pétrolière russe dans l'Arctique et ont été arrêtés et inculpés pour piraterie par la Russie. Heureusement, ce chef d'inculpation n'a pas été retenu, mais cette formulation permet de maintenir la pression sur eux et sur leurs méthodes militantes.

D'autres ONG ou associations protestent également en mer contre le massacre par certaines entreprises ou Etats peu scrupuleux d'animaux marins protégés. Terroristes pour les uns, militants écologistes pour les autres, le concept de terrorisme n'est qu'une catégorie politique subjective qui sert à désigner un ennemi. Et cette convention ne contribue pas à clarifier cette notion. Dès lors, les Etats violents à l'égard des militants resteront impunis.

La question doit se poser de manière très sérieuse, et doit faire l'objet d'une légitime réflexion, aboutissant peut-être à ce que la France devienne moteur sur ce sujet ?

Pour conclure, et même si le groupe GDR votera en faveur de ce texte car il est symboliquement important que la France soit partie prenante de cette initiative internationale, il faut garder à l'esprit les failles béantes laissées par de telles conventions et inciter notre diplomatie à travailler à un avenir où le droit international maritime intégrerait la notion du militantisme en mer.

Je vous remercie.