



L'attaque terroriste sur le VLCC Limburg et le code ISPS

Peter Raes – Directeur des opérations Exmar – Président Directeur Général Franship

En Octobre 2002 le pétrolier «Limburg» était victime d'une attaque terroriste devant Aden. Au moment de l'attentat, en qualité de Directeur de Franship, je me suis immédiatement rendu sur place afin de remettre, avec l'assistance fortement appréciée de l'équipage, le navire en état de navigabilité.

Il se trouve que le plan de sûreté du «Limburg» conforme à la réglementation ISPS, avait été arrêté peu de temps avant cette attaque, l'exemple du «Limburg» ayant été souvent cité pour justifier la mise en place de l'ISPS, je voudrais livrer mes impressions sur l'utilité de l'ISPS pour faire face à une agression de nature terroriste.

Le code ISPS a été établi à la suite des attaques du 11 septembre. Son but est de prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sécurité des passagers, des équipages ainsi que la sécurité des navires et des installations portuaires. Ce code impose à bord et à terre des obligations de sécurité et de contrôle contenues dans le «plan de sûreté» qui comporte trois niveaux d'alerte selon la gravité du danger couru. Il impose aussi des obligations d'information et de contrôle à la compagnie maritime et aux Etats signataires de la Convention. Un volet symétrique d'obligations concerne les installations portuaires que le navire doit fréquenter.

L'expérience pratique démontre qu'un navire étranger qui s'approche d'un port considéré comme sensible peut être considéré soit comme une potentielle victime qu'il convient de protéger, soit comme un possible outil d'agression, une arme de destruction massive par destination. L'expérience du «Limburg» me suggère les quelques réflexions suivantes :

1- Le navire victime de l'agression.

En quoi le code ISPS et le plan de sûreté du navire auraient-ils pu protéger le «Limburg» de l'attaque terroriste au Yémen ?

Tous les armateurs avaient reçu des avertissements que des risques d'attaque existaient. Mais du fait que, ni la date, ni les lieux visés n'étaient définis, on pouvait supposer que tant la Mer Rouge, que l'Océan Indien, le Golfe d'Oman et le Golfe Persique devenaient potentiellement dangereux et cela pendant une période de plusieurs semaines, voire de plusieurs mois.

Un avertissement n'est efficace que si les lieux et la période sont limités.

Par conséquent il n'y avait pas de raisons d'éviter le Yémen, aucune raison de suspendre le contrat d'affrètement et encore moins d'arrêter le flux de pétrole en provenance du Moyen-Orient.

Les seules mesures applicables à bord concernaient la vigilance, mais il faut bien reconnaître que le pétrolier au mouillage était sans défense contre l'attaque conduite par un petit bateau muni d'un hors-bord puissant. Les agresseurs du «Limburg» étaient parfaitement au courant du plan de chargement du navire : ils ont frappé juste au milieu de la seule citerne contenant du pétrole à tribord.

Un terroriste a beaucoup de moyens pour obtenir des informations sur les navires. Il peut utiliser les renseignements des terminaux portuaires sur la cargaison et sa répartition dans les cuves, exploiter les mouvements des pilotes portuaires, écouter la radio du trafic maritime, consulter la documentation bancaire.

Les mesures de sécurité imposées aux navires peuvent aussi être utilisées contre eux. Pour ne prendre qu'un exemple représentatif, l'agresseur peut tirer profit de l'A.I.S. ou « AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM » devenu obligatoire depuis la mise en vigueur du code ISPS. Ce système, fortement apprécié des navigateurs, permet d'identifier des navires dans des conditions de visibilité très réduite, alors que l'écho radar est anonyme. Il faut cependant savoir que sur Internet il est possible de suivre tout trafic maritime dans la Manche avec tous les détails qui peuvent aider à l'efficacité du transport mais qui en même temps peuvent être consultés par des gens aux intentions malhonnêtes.

Les niveaux de sûreté prévus par le plan ISPS, les liaisons avec l'Etat du pavillon, sont certainement très utiles pour lutter contre la piraterie qu'il faut craindre sur certaines routes mais elles s'avèrent inadaptées dans le cas d'attaques terroristes dont le lieu d'action est inconnu.

Seule la protection militaire des points sensibles peut prévenir de telles attaques. Depuis l'attaque du «Limburg» cette protection a été mise en place à Aden et il n'y a plus eu d'attentat contre des navires.

2- Le navire considéré comme arme de destruction

Le code ISPS a été mis en place par l'O.M.I. pour trouver un accord sur des règles de conduite internationale et éviter que les Etats-Unis n'agissent unilatéralement. Cet objectif d'urgence a quelque peu malmené la sérénité nécessaire à l'élaboration de règles précises et efficaces. Le niveau de sécurité du code ISPS dépendra des autorités du pays visité et peut donc recevoir des interprétations différentes d'un pays ou d'une autorité à l'autre. Les plans de sûreté risquent parfois d'être dirigés plus contre le navire que mis en place pour assurer sa sécurité aux installations et dans les ports fréquentés. Dans un climat sécuritaire, le navire étranger sera facilement considéré comme suspect.

Ainsi, les autorités Yéménites avaient comme première réaction, compréhensible d'ailleurs, d'attribuer la responsabilité des explosions au navire lui-même. Ce n'est qu'après enquêtes approfondies de la part des autorités françaises, du FBI (enquête sur les analogies avec l'attentat contre le «USS Cole») et celles non moindres de la part des Yéménites eux-mêmes que les scellés sur le navire ont été levés.

Les autorités étatiques ont été très traumatisées par les prises de contrôle d'avions par les terroristes et craignent de voir un navire utilisé comme arme de destruction massive. Il est vrai que la prise de contrôle d'un méthanier à pleine charge à proximité d'un port ferait courir un danger considérable. Mais une telle prise de contrôle est beaucoup plus difficile à réaliser que sur un avion. L'infiltration de l'équipage par quelques éléments étrangers est improbable et les terroristes auraient de grandes difficultés pour prendre et garder longtemps le contrôle du navire. Seule est donc à craindre l'attaque violente par des commandos déterminés. Le danger est certainement beaucoup plus réel sur un paquebot de croisière où l'infiltration se fait parmi les passagers qui peuvent devenir des otages comme l'a tragiquement démontré l'«Achille.Lauro».

Un navire porte conteneur peut être employé comme moyen de transport d'armes. Il est légitime que les autorités concernées mettent tout en œuvre pour éviter un tel scénario. Mais le navire et son équipage ont très peu de possibilités, voire pas de moyens du tout pour contrôler le contenu de chaque conteneur dans un concept de transport «door to door».

Un des points les plus préoccupants de l'ISPS concerne le facteur humain, le code ne contredit pas la convention visant à faciliter le trafic maritime qui dispose que les étrangers membres de l'équipage doivent être autorisés par les pouvoirs publics à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire. Mais la possibilité de refuser cette autorisation est trop souvent utilisée de manière subjective. Il faut espérer que les mesures de contrôle de leurs équipages, imposées par le code ISPS aux armateurs ou gérants de navires, aideront à combattre les préjugés existants actuellement contre certaines nationalités et qui aboutissent dans certains ports à consigner arbitrairement à bord l'intégralité de l'équipage par la seule présence d'un seul soi-disant suspect, ce qui n'aide pas à améliorer l'atmosphère du bord.

En conclusion,

Le plan ISPS, peu efficace dans le cas d'un attentat terroriste de grande importance est pour l'armateur lourd à mettre en œuvre et coûteux. Il présente le gros défaut de ne pas faire clairement la distinction entre la sécurité et la notion nouvelle de sûreté. Les marins ont l'impression que ce plan leur impose de renforcer la sécurité à bord, ce qu'ils admettent volontiers, mais que le volet sûreté s'exerce plutôt à leur encontre.

Le code aurait dû mettre plus de priorité sur la protection du navire plutôt que de se prémunir contre le navire. Car, en fin de compte, en protégeant le navire on protège le port. Un tel message aurait été plus fort et plus sympathique avec le même résultat.

