

# 7 La piraterie maritime moderne

## Décryptage 3 : géopolitique et actions régionales

Les actes de piraterie sont particulièrement ciblés sur certaines zones du globe : l'Asie du Sud-Est, l'Océan indien et le golfe de Guinée. La Mer des Caraïbes héberge également quelques actes de criminalité, plus marginaux et davantage axés sur le trafic de drogues.

### L'ASIE DU SUD-EST

#### Une recrudescence de la piraterie ?

Bastion originel des actes de piraterie, l'Asie du Sud-Est est aujourd'hui un passage moins risqué qu'il ne l'a été. Toutefois, un **regain des attaques en Asie du Sud-Est a été constaté en 2019**, notamment lors des transits des navires dans le dispositif de séparation de trafic (DST) du détroit de Malacca (entre la péninsule malaise et l'île indonésienne de Sumatra). C'est l'une des routes commerciales les plus fréquentées au monde. Les brigands cherchent surtout à voler du matériel facile à revendre comme des biens de l'équipage, des outils, des pièces de rechange, etc.

« Les incidents répertoriés dans ce couloir d'étranglement du transport maritime sont passés de 8 en 2019 à 30 en 2020 », note [ReCAAP ISC](#)<sup>1</sup>. Il s'agit du **chiffre le plus élevé depuis 2015**, année où l'on avait relevé 104 incidents.

#### Coopération régionale : le ReCAAP

L'**Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP)** a été lancé en novembre 2006 et engage 20 États, dont des pays d'Europe. Il comprend un Centre d'échange de renseignements qui a vocation à faciliter l'échange des renseignements relatifs aux actes de piraterie et aux vols à main armée.

### L'OCÉAN INDIEN

#### Un maintien de la sûreté maritime au large des côtes somaliennes

L'Océan Indien a pour sa part connu 25 événements au cours de l'année 2019. Ce chiffre est **en forte baisse** par rapport à 2019 (48) et reste bien en deçà de la moyenne des événements constatés sur les dix dernières années avec un **pic en 2011 principalement lié à l'activité des pirates somaliens** (330, dont 109 navires détournés). En 2019, aucun navire n'a été détourné.

À l'est du continent africain, les eaux au large de la Somalie mais aussi dans le golfe d'Aden sont également le théâtre d'attaques armées attribuées aux pirates somaliens. Leur nombre a

<sup>1</sup> Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

néanmoins drastiquement baissé ces dernières années en raison de la **présence des Marines occidentales, et l'opération navale EU-NAVFOR Atalante** lancée par l'Union européenne en 2008 pour lutter contre la piraterie dans la zone.

### Coopération régionale et internationale : l'action de l'Union européenne

**EU-NAVFOR ATALANTA (EuroNavFor Somalia)**, lancée en novembre 2008, est la première opération maritime de la politique européenne de sécurité et de défense. **S'appuyant sur des résolutions du conseil de sécurité de l'ONU**, Atalante est également la première opération navale européenne. Elle a permis de réduire de près de 40 % les attaques des pirates dans la région.

Atalante remplit **trois missions** par ordre de priorité :

- Contribuer à la protection des navires du Programme Alimentaire Mondial des Nations Unies qui acheminent l'aide alimentaire aux populations déplacées de Somalie ainsi qu'à ceux de la Mission de l'Union africaine en Somalie ;
- Protéger les navires vulnérables naviguant au large des côtes somaliennes ;
- Surveiller les eaux territoriales et les côtes somaliennes de manière à détecter toute menace à l'encontre du trafic maritime, dissuader, prévenir et réprimer les actes de piraterie.

## LE GOLFE DE GUINÉE

### La situation préoccupante du golfe de Guinée

S'étendant sur 5700 kilomètres des côtes du Sénégal au nord à celles de l'Angola au sud, le golfe de Guinée est devenu ces dernières années **le nouvel épicentre de la piraterie mondiale**. Cette criminalité est née dans les années 1970 dans le delta du Niger (sud-est du Nigeria), cœur de l'exploitation pétrolière du pays. Par le passé, les groupes criminels dérobaient le brut des pétroliers pour le revendre au marché noir. Mais leurs tactiques ont changé avec la chute du prix du baril de pétrole en 2015-2016 et il est désormais plus rentable de procéder aux enlèvements d'équipages contre rançon.

À lui seul, le golfe de Guinée concentre près d'un tiers (114) des actes de piraterie et de brigandage survenus dans le monde<sup>2</sup>. On constate une recrudescence des enlèvements et le maintien d'un niveau de violence élevé. Ainsi, en 2020, à 21 reprises, les pirates ont réussi à prendre le contrôle d'un navire ou de son équipage. Quant aux enlèvements, ils sont en forte augmentation depuis trois ans.

### La multiplication des coopérations régionales et internationales

- **Le processus de Yaoundé**

Les chefs d'États et de gouvernements riverains du golfe de Guinée, du Sénégal à l'Angola, ainsi que les organisations régionales – CEEAC (Communauté Économique des États d'Afrique centrale), CEDEAO (Communauté Économique des États d'Afrique de l'Ouest) et CGG

<sup>2</sup> D'après le [rapport annuel 2020 du MICA Center](#).

(Commission du Golfe de Guinée) – se sont engagés en 2013 à accroître la sécurité dans les espaces maritimes d’Afrique centrale et d’Afrique de l’Ouest.

Cet engagement politique s’est traduit lors du **Sommet de Yaoundé de juin 2013**, en application des résolutions du Conseil de Sécurité des Nations Unies, par la définition d’un processus global permettant de lutter contre l’insécurité maritime en Afrique, dont la piraterie et les attaques à main armée en mer constituent la partie la plus visible : le Code de conduite de Yaoundé<sup>3</sup>. Le processus de Yaoundé vise notamment à mettre en place une architecture de sécurité composée de 26 centres dédiés, allant du niveau national au niveau inter-régional, répartis sur toute la côte.

- **Le G7++ FoGG**

Le **G7++ Groupe des amis du Golfe de Guinée (FoGG)**<sup>4</sup> a été créé en 2013 au cours de la présidence britannique du G7. Son but est de soutenir l’architecture de sécurité maritime développée dans le cadre du Code de conduite de Yaoundé. En 2019, il a été co-présidé par la France et le Ghana.

Il est composé de l’Allemagne, du Canada, des États-Unis, de la France, de l’Italie, du Japon, du Royaume-Uni, de la Belgique, du Brésil (observateur), de la Corée du Sud, du Danemark, de l’Espagne, de la Norvège, du Pays-Bas, du Portugal, de la Suisse, de l’Union Européenne, de l’Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDD) et d’Interpol.

Originellement centré sur les questions de lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée, le G7++ FoGG a depuis étendu son champ d’action à l’ensemble des activités illicites en mer telles que la pêche illégale ou les différents types de trafics (êtres humains, stupéfiants, armes, animaux et ressources naturelles, etc.).

L’objectif du G7++ FOGG est d’aider les pays du Golfe de Guinée à réformer la sécurisation de leurs espaces maritimes, à harmoniser les différents cadres législatifs dans le cadre de la lutte contre la criminalité maritime, à renforcer la coopération interétatique et à promouvoir l’économie bleue.

### Les difficultés inhérentes à la zone du golfe de Guinée

Reprenons l’article 101 de la [Convention des Nations Unies sur le droit de la mer \(CNUDM\)](#). Ce dernier définit la piraterie comme un acte de violence commis à des fins privées par l’équipage d’un navire à un autre navire en haute mer. Face à un acte de piraterie, tout État peut intervenir, par l’**utilisation de navires ou aéronefs militaires ou de guerre, en haute mer. Le régime ne permet donc pas une intervention dans les eaux sous juridiction nationale.**

Cependant, ces règles avaient été **contournées par le Conseil de Sécurité de l’ONU** au moment de prescrire des mesures pour lutter contre la piraterie en Somalie. Face à l’ampleur du phénomène de piraterie en Somalie, et à l’incapacité de cet État à contrôler ses territoires maritimes, il avait autorisé les États, dans sa [résolution 1816](#), « à pénétrer dans les eaux territoriales de la Somalie » et à « utiliser [...] tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée [...] d’une manière conforme à l’action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable ».

<sup>3</sup> Ce code est relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l’encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l’Ouest et du Centre.

<sup>4</sup> *Friends of the gulf of Guinea*

De nombreux armateurs souhaiteraient voir une coopération internationale se mettre en place dans le golfe de Guinée, de la même manière que les opérations menées au large de la Somalie plus de dix ans auparavant. Mais cette coopération est conditionnée à l'accord des États côtiers qui, s'estimant souverains sur leurs territoires maritimes, n'en n'expriment pas le souhait.

Or la faiblesse de ces États, la corruption et les désaccords sur les ZEE rendent la sécurité maritime instable dans cette zone où la coopération internationale reste fragile et l'usage des sociétés privées de sécurité très encadré par les États riverains.

Au Nigéria par exemple, les équipes de protection des navires n'ont pas l'autorisation d'être armées. Le Nigéria propose aux navires transitant dans la zone d'être accompagnés de navires « escorts » de la Marine nigériane pour les protéger. On reconnaît là un vrai « business de la sûreté ».