

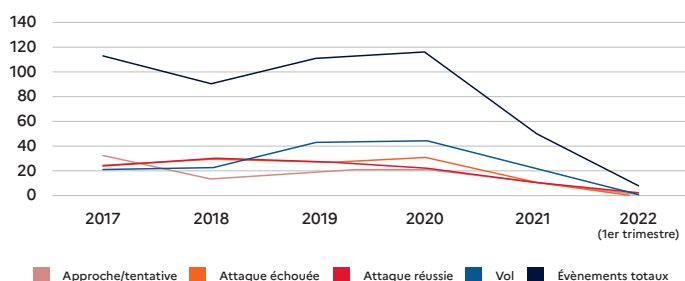
LA PIRATERIE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINÉE : UN ENJEU SÉCURITAIRE CONSIDÉRABLE

Considéré comme l'une des zones maritimes les plus dangereuses au monde, le golfe de Guinée, riche de nombreuses ressources naturelles et zone de transit importante de la navigation commerciale, est devenu l'un des principaux théâtres de la piraterie maritime. Mais l'action des États riverains, coordonnée avec celle de partenaires extérieurs, a permis de réduire sensiblement ce fléau et d'accroître la sûreté de la zone, même si la situation reste fragile.

LA PIRATERIE DANS LE GOLFE DE GUINÉE, UN PHÉNOMÈNE EN MUTATION

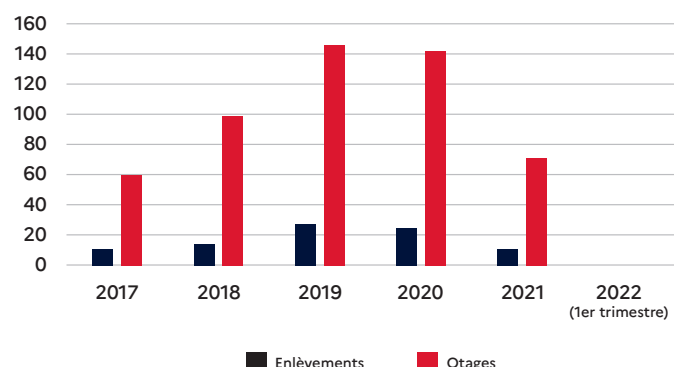
Phénomène endémique dans la région, la piraterie s'est considérablement développée dans le golfe de Guinée au début des années 2010 puis a pris de l'ampleur en 2017, atteignant son paroxysme en 2020. Elle a ensuite sensiblement décliné par la conjonction de plusieurs facteurs : des initiatives de coopération telles que des patrouilles communes, une présence plus forte de navires extra-régionaux (français, danois, italiens, anglais, indiens, américains, brésiliens, russes ...) et une meilleure sécurisation des navires conformément aux recommandations de l'industrie maritime. Cette baisse est de l'ordre de 60 % en 2021, par rapport à l'année précédente.

ÉVOLUTION DE LA PIRATERIE DANS LE GOLFE DE GUINÉE
Source : bilan annuel du MICA Center, 07 janvier 2022



Depuis 2010, on constate une évolution des modes d'action qui ont amené à parler d'une forme de « professionnalisation » des actes de piraterie. Les *modus operandi* se sont adaptés, du vol direct (avec le soutage du pétrole) aux enlèvements et prises d'otages contre rançon.

RAPPORT ENLÈVEMENTS/OTAGES DANS LE GOLFE DE GUINÉE
Source : bilan annuel du MICA Center, 07 janvier 2022



LA PIRATERIE MARITIME

La piraterie est une forme de criminalité au même titre que les trafics en tous genres (drogue, marchandises et êtres humains) et la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN).

On qualifie de piraterie un « acte de violence commis à des fins privées, en haute mer, hors des eaux territoriales ».

Elle est à distinguer du brigandage qui est un « acte illicite, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, mais dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ».

Les actes de piraterie maritime se déclinent sous différentes formes : prises de navire, vols de marchandises et enlèvements d'équipages contre rançon.

L'exploitation pétrolière en est la principale cible mais les attaques concernent tous les types de navires – bateaux de pêche, cargos, tankers (nombreux dans la région) – ainsi que les plateformes gazières.

Le delta du Niger est l'épicentre de la zone d'action des pirates, mais celle-ci s'étend désormais du Ghana jusqu'au Gabon. En 2021, on constate aussi une intensification des attaques autour de l'archipel de Sao-Tomé et Principe.

Les actes de piraterie sont aussi de plus en plus nombreux dans les eaux internationales, au-delà de la zone économique exclusive, car l'assistance et l'intervention y sont beaucoup plus difficiles que dans les eaux nationales.



UN CADRE DE SÛRETÉ MARITIME EN CONSTRUCTION

L'espace maritime concerné par la piraterie dans le golfe de Guinée est très étendu (environ l'équivalent de la superficie de l'Espagne) et de ce fait difficile à protéger.

Les échanges et la coopération sont donc indispensables et permanents entre les États riverains et partenaires, les marines de la région et l'industrie maritime. L'Architecture de Yaoundé a ainsi été mise en place en 2013 sous l'impulsion des organisations gouvernementales – CEDEAO, CEEAC et CGG¹ – pour la sûreté maritime. Cette architecture régionale, composée du CIC, du CRESMAC et du CRESMAO² est aussi soutenue par des initiatives à différents niveaux, notamment européen et international. Ces coopérations interétatiques ont sans doute contribué au recul récent de la piraterie, même s'il est difficile d'évaluer précisément leur efficacité.

DES RÉPONSES JUDICIAIRES ENCORE LIMITÉES

L'un des points faibles reste toutefois, jusqu'à présent, les poursuites judiciaires des affaires de piraterie. La judiciarisation reste encore très incomplète et, par conséquent, son effet dissuasif limité. Ainsi, en 2021, seuls deux procès ont pu se tenir, au Togo et au Nigeria.

Dans la corne de l'Afrique, autre zone touchée par la piraterie, plusieurs résolutions ont été adoptées par le

1- Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC) et Commission du Golfe de Guinée (CGG).

2- Centre de coordination interrégional (CIC), Centre régional de sécurité maritime pour l'Afrique centrale (CRESMAC), Centre régional de sécurité maritime pour l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO).

Conseil de sécurité des Nations Unies dès 2008. Elles visaient à coordonner les procédures entre les États touchés par la piraterie et les pays européens engagés dans l'opération *Atalanta*.

Dans le golfe de Guinée, ce type d'accord n'existait pas jusqu'à présent. Ce n'est que très récemment que des dispositions ont été adoptées pour coordonner les procédures et les juridictions nationales. Il s'agit de dépasser les difficultés dans la mise en application du droit international : la collecte des preuves en mer – faite par des équipages souvent peu au fait des arcanes juridiques et le difficile respect des procédures de recueil des témoignages et des éléments matériels comme l'établissement de l'identité des pirates – fragilise souvent le processus judiciaire ultérieur pour la tenue de procès équitables.

UNE AMÉLIORATION SENSIBLE MAIS ENCORE DE MULTIPLES DÉFIS

Depuis 2021 les différentes dispositions prises pour lutter contre la piraterie ont permis une sensible amélioration de la situation sécuritaire et une baisse des actes de piraterie dans le golfe de Guinée. C'est aujourd'hui la pêche illégale qui devient un sujet d'inquiétude.

La sûreté maritime dans la région, au-delà des moyens mis en œuvre, ne sera toutefois possible que par une gouvernance globale des acteurs militaires et civils, y compris judiciaires. La situation difficile de certains pays riverains et les problèmes socio-économiques alimentent aussi, directement ou non, le banditisme maritime dont la piraterie est un élément majeur.

