



Le golfe de Guinée, zone de transit maritime la plus dangereuse au monde

Martine Pellen-Blin

Chercheuse CMESM

Philippe Dezeraud

Commissaire en Chef de 1^{re} classe (R) CMESM

Gérard Valin

Vice-amiral d'escadre(2S) CMESM

La piraterie se porte bien ! Ou, pour être plus exhaustif, au-delà de la stricte définition qu'en donne la convention de Montego Bay, les multiples formes d'agression contre les personnes et les biens dans les espaces maritimes continuent de faire peser une menace irritante contre les usagers de la mer. Si les côtes Est de l'Afrique semblent connaître une certaine accalmie, il n'en est aucunement de même dans le Golfe de Guinée. Le centre méditerranéen « Enjeux et stratégies maritimes » livre à la Revue Maritime un nouvel état des lieux inquiétant.

Le 23 septembre 2019, un pétrolier a subi une attaque visant à prélever une partie de sa cargaison d'hydrocarbures¹. Dernier incident recensé par le bureau maritime international (BMI)² à ce jour ; il s'est déroulé au large de

1. Des pirates se sont introduits à bord du navire mais ont été repérés par l'équipe de veille qui a ainsi été menacée. Cependant, l'alarme a pu être déclenchée faisant fuir les pirates. Un navire de patrouille nigérian a tenté de les poursuivre.

2. <https://licc-ccs.org/index.php/1279-seas-off-west-africa-world-s-worst-for-pirate-attacks-imb-reports>

Le golfe de Guinée, zone de transit maritime la plus dangereuse au monde

Lagos (Nigéria). Il n'est qu'un triste « exemple » de ces nombreux cas de piraterie survenus dans le Golfe de Guinée.

En effet, selon le dernier rapport du BMI, la grande majorité des actes de piraterie, perpétrés durant le premier semestre 2019³, l'ont été dans les espaces maritimes jouxtant l'Afrique de l'Ouest, faisant de cette zone de transit l'une des plus dangereuses du monde : 73% des kidnappings en mer et 92% des prises d'otages.

Légère accalmie des attaques dans le Golfe

En 2018, les actes de piraterie maritime dans le monde avaient augmenté de 12% . Cette hausse était essentiellement due à une recrudescence des attaques contre des navires transitant au large de l'Afrique de l'Ouest. En effet, si les attaques des pirates somaliens ont été réduites, la menace s'est déplacée de la Corne de l'Afrique vers les eaux du Golfe de Guinée.

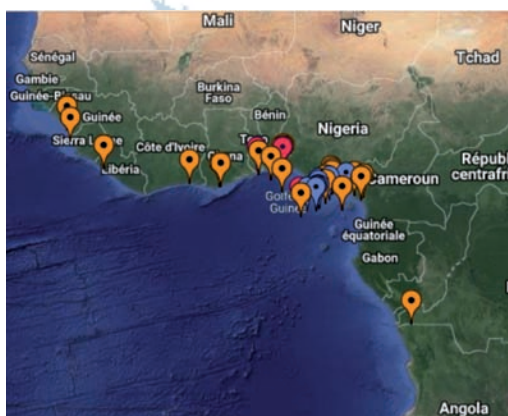
Durant le premier semestre 2019, 78 actes de piraterie ont été perpétrés dans le monde, contre 107 sur la même période en 2018. Une baisse est également constatée dans le Golfe de Guinée. Mais celui-ci demeure toujours le secteur le plus dangereux pour le trafic maritime.

Ces attaques sont majoritairement commises dans les eaux territoriales ou tout au plus à 50 km des côtes. Les pirates, souvent violents, détournent des navires, volent une partie de la cargaison - en règle générale du gazole – et prennent des marins en otage⁵.

Localisation des attaques dans le Golfe de Guinée

(carte mise à jour au 1^{er} octobre 2019)

Source : ICC commercial Crime service (ICC) <https://icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>



3. Selon le BMI, pour le premier trimestre 2019, sur les 75 marins pris en otage ou enlevés contre rançon dans le monde entier, 62 ont été capturés dans le golfe de Guinée, au large des côtes du Nigéria, de la Guinée, du Togo, du Bénin et du Cameroun.

4. 201 attaques en 2018 contre 180 l'année précédente [Données extraites du Bureau Maritime International (IMB) de la Chambre de Commerce International (ICC)].

5. En 2018, selon le Bureau Maritime International, 130 otages ont été enlevés dans le monde.



Depuis 2019, deux pétroliers ont été détournés ainsi qu'un remorqueur, ce dernier ayant ensuite été utilisé par les pirates pour perpétrer une autre attaque.

Au large du Nigéria, devenu l'épicentre de la piraterie mondiale, 27 membres d'équipage ont déjà été enlevés, depuis ce début d'année. Pour certains kidnappings, les navires ont été déroutés jusqu'à 100 milles des côtes⁶. Les pirates s'aventurent de plus en plus loin et élargissent leur champ d'action à d'autres types de navires.

Durant le deuxième trimestre 2019, 21 incidents ont été enregistrés au large du Nigéria, contre 31 durant la même période en 2018. Ces signes encourageants sont à mettre sur le compte de la marine nigérienne qui a déployé des patrouilleurs dans les zones à risques.

Le coût de l'insécurité maritime, une charge de plus en plus élevée pour les armateurs

En 2017, 818 millions \$, dont 367 millions dédiés aux services de sécurité (personnel embarqué des Etats côtiers, escortes, patrouilles privées, etc.), auraient été consacrés, par les pays côtiers et les acteurs internationaux, à la lutte contre la piraterie en Afrique de l'ouest⁷.

S'ajoutent à ces montants, les surcotes des primes d'assurances et les majorations des salaires des équipages. En effet, en 2017, 35% des exploitants de navires ont souscrit une assurance⁸ au titre de la protection supplémentaire de l'équipage.

Les marins peuvent également prétendre à des primes dès lors qu'ils se trouvent dans une zone à risque. En outre, en cas d'enlèvement, ils ont droit à une indemnité de captivité⁹. Quant à l'assurance fret, déjà coûteuse du fait du risque élevé, elle pourrait encore subir une augmentation¹⁰.

Le coût global de la piraterie est donc particulièrement élevé mais, le contournement de ces zones dangereuses étant impossible, le transport maritime continue malgré les risques encourus.

6. 100 milles marins : environ 185 km.

7. Évaluation économique établie par One Earth future ONG américaine référente dans l'étude des problématiques de sûreté maritime au travers de son programme Oceans Beyond Piracy, - <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa> - programme qu'elle a fermé en juin 2018

8. Pour un total estimé à 20,7 millions \$.

9. En 2017, les 100 marins touchés par les enlèvements dans le golfe de Guinée ont eu lieu entre deux et trois semaines. Ils avaient droit en théorie, à une indemnité de captivité de 40 000 dollars.

10. Le JCC (Joint Cargo Committee) établit le niveau de risque attribué à chaque région. En 2017, le score de risque du golfe de Guinée demeurait classé comme « élevé » et le Nigéria continuait d'avoir le score de risque le plus élevé de tous les États du littoral.

Le golfe de Guinée, zone de transit maritime la plus dangereuse au monde

Le golfe de Guinée, une route maritime commerciale importante mais menacée

Le Golfe de Guinée¹¹ est un espace maritime par lequel transitent de nombreuses richesses, notamment des ressources minières importantes. Le pétrole, première ressource du golfe, en fait la première région pétrolière d'Afrique avec près de 50% de la production du continent¹².

Les immenses gisements, offshore et côtiers de l'Afrique de l'Ouest, sont d'un accès facile et se situent sur la grande route maritime Est-Ouest de circumnavigation reliant les producteurs à l'Europe¹³, les Etats Unis et l'Inde, principaux consommateurs. Cette région dispose également de gisements de minerais tels que le diamant, l'étain et le cobalt ; ce dernier étant considéré comme stratégique pour l'industrie.

L'activité économique de la région est totalement dépendante des échanges commerciaux qui s'effectuent pour la plupart par la mer. Cette zone de trafic maritime intense attise donc la convoitise des pirates.

Installations pétrolières offshore ou navires de transport d'énergies constituent donc des cibles privilégiées. Les pirates, qui effectuaient traditionnellement leurs attaques au mouillage et le long des côtes, opèrent désormais dans la zone hauturière. Après avoir pris le contrôle d'un navire, ils siphonnent le pétrole (*bunkering*) qui sera ensuite revendu au marché noir. Pour accroître leurs revenus, ils n'hésitent plus à séquestrer les équipages, afin d'obtenir une rançon.

Des causes diverses qui perdurent

Ces « activités » hautement lucratives sont conduites dans un contexte politique, économique et social complexe. Dans le Golfe de Guinée (GOG), la gouvernance est souvent gangrénée par la corruption face à laquelle les moyens de lutte des Etats sont insuffisants. En outre, des tensions sécuritaires importantes, liées à des conflits ethniques, à des mouvements insurrectionnels¹⁴ ou à des actes terroristes¹⁵ y génèrent de grandes sources d'instabilité et un niveau élevé de pauvreté.

Pour certains pays, notamment le Nigéria, la manne pétrolière n'est pas synonyme de richesse. Si le secteur pétrolier représente plus de 8% du PIB du Ni-

11. Deux approches pour délimiter le Golfe de Guinée : 1) la région géographique qui s'étend de la Guinée, au Nord-Ouest du continent africain, à l'Angola, au Centre-Sud du continent ; 2) la façade côtière atlantique allant du Sénégal à l'Angola. Généralement, c'est cette dernière option qui est la plus pertinente pour la coopération en matière de sûreté maritime.

12. Le Nigéria, seul pays d'Afrique subsaharienne membre de l'OPEP, et l'Angola sont les principaux pays producteurs de pétrole.

13. Le Nigéria est le 5e fournisseur d'hydrocarbures de la France.

14. Comme, par exemple, le groupe des vengeurs du delta du Niger au Nigéria ou les Bakassi freedom fighters au Cameroun.

15. Le mouvement islamiste radical Boko Haram est très présent dans le Nord du Nigéria.



géria, 75% des recettes de l'Etat et plus de 90% des exportations totales du pays, le Nigéria bat un triste record : celui du pays comprenant le plus grand nombre de personnes¹⁶ vivant dans l'extrême pauvreté. Trop dépendant des recettes pétrolières, le Nigéria tout comme l'Angola, sont particulièrement vulnérables aux variations du cours du brut.

Si la piraterie est évidemment condamnable, force est de constater qu'elle génère une industrie florissante dans des pays où l'État est défaillant et les perspectives de développement économique extrêmement réduites. Une opération nécessite une dizaine d'hommes armés, des vivres, du ravitaillement, des bateaux et une organisation à terre pour les otages. Les bénéfices sont conséquents et largement distribués dans les villages côtiers : chefs de village, responsables de l'administration locale, etc. Dans ces États « faillis » d'un niveau de pauvreté extrême, l'économie de la piraterie, se mêlant à d'autres activités criminelles comme le terrorisme, est devenue une véritable rente pour survivre. Confrontés à ces défis et à une véritable explosion démographique, les pays du Golfe de Guinée devront offrir à ces jeunes générations des opportunités d'emplois et une éducation. A défaut, les réseaux de piraterie resteront très actifs et menaceront gravement la vie humaine et la sécurité maritime.

Pour faire face à ce fléau, un cadre juridique international existe déjà. Pour se développer, la lutte contre la piraterie a pu s'appuyer sur la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM).

La CNUDM, un cadre juridique international pour lutter contre la piraterie

La CNUDM, dans ses articles de 100 à 107 et de 110 à 111, propose un cadre juridique international pour lutter et réprimer les actes de piraterie. Jugée trop restreinte pour certains, car confinant les actes de piraterie à la haute mer, la convention offre néanmoins tout un panel d'actions. Elle doit surtout inciter les États à la décliner dans leurs propres outils juridiques, pour répondre à la violence maritime, tant dans leurs eaux territoriales qu'au large.

En effet, l'article 101¹⁷ définit un certain nombre d'exigences dimen-

16. Population en extrême pauvreté estimée à 87 millions de personnes sur 190 millions d'habitants.

17. Article 101 : on entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

i. contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer, ii. contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits, dont il découle, que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

Le golfe de Guinée, zone de transit maritime la plus dangereuse au monde

sionnantes. L'infraction, pour être qualifiée de « piraterie », doit être commise en haute mer dont la ZEE fait, à ce titre, partie. Le corollaire de cette condition est que tout Etat est légitime, dans ce cas, à agir à l'encontre de navires pirates et à juger les auteurs de l'acte. En revanche, les actes de même nature perpétrés dans les eaux territoriales, qualifiés de « vol à main armée en mer » ou de « brigandage maritime », ne relèvent pas de la compétence universelle de la CNUDM, mais de la seule souveraineté des Etats côtiers. Aussi, dire que l'ensemble des attaques perpétrées par des pirates relève de la piraterie maritime est un abus de langage. Même s'il s'agit de la même action de violence, les juristes en donnent deux définitions qui n'impliquent pas la même réponse policière et judiciaire.

S'il ne fait aucun doute que l'ensemble des Etats côtiers du Golfe de Guinée disposent dans leur arsenal pénal des incriminations, pour les violences aux personnes et les atteintes aux biens, commises sur leur territoire - donc *a fortiori* dans leur mer territoriale - il n'existe, à de rares exceptions près, aucune disposition législative de cette nature pour la haute mer. Or, il importe que la piraterie soit intégrée dans le droit positif des États¹⁸.

En effet, alors qu'ils éprouvent déjà des difficultés à gérer leurs eaux territoriales et répugnent à en permettre l'accès aux navires de pays tiers, les États ne seraient même pas en mesure de poursuivre les pirates appréhendés en haute mer qui leur seraient remis par un autre Etat¹⁹. Les pirates connaissent parfaitement ces subtilités à la fois juridiques et diplomatiques dont ils usent et abusent.

L'évolution des modes d'action et la généralisation de la prise d'otages soulèvent de nouvelles interrogations juridiques. De fait, si la détention est bien mentionnée dans la CNUDM, elle ne peut être qualifiée de piraterie que si l'acte est commis à des fins privées. Un kidnapping, dont la finalité serait l'enrichissement d'une organisation terroriste ou politique, relèverait de la convention SUA (ou convention de Rome) de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

Les faits d'enlèvement et de séquestration ne doivent donc pas être jugés sur la seule base de la CNUDM, mais, au regard d'un ensemble de conventions internationales dont il importe d'inciter les Etats riverains du Golfe de Guinée à

18. Si la CNUDM établit bien le principe de la compétence quasi universelle des États, c'est une convention qui n'est pas d'application directe, ni pour les États ni pour les particuliers. Les États doivent impérativement adopter des textes (lois et décrets ou équivalents) pour "transposer" les dispositions de la convention dans leur droit interne. Par exemple, la France a intégré la piraterie avec la loi 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer. Fondée sur la CMB ?, elle décline les grands principes applicables à la haute mer et à la ZEE ; elle a ajouté les eaux territoriales d'un État lorsque le droit international ou cet Etat l'autorise.

19. Ce qui n'est pas sans poser problème pour les États qui auraient capturé des pirates. Un vrai dilemme : l'État en question doit-il faire juger ces individus sur son territoire, comme la loi lui permet, ou bien doit-il les confier à l'État côtier où s'est déroulé l'action même, si l'on sait que la peine de mort (comme au Cameroun) est toujours d'actualité ?



les ratifier et les décliner dans leur législation.

Enfin, l'article 100²⁰ détermine l'obligation pour les Etats de coopérer « dans la mesure du possible » à la répression de la piraterie, formulation non contraignante ni pas vraiment une injonction.

Les articles 110²¹ et 111²² fixent les conditions du droit de visite et du droit de poursuite de navires jugés comme potentiellement pirates. Les actes de piraterie relèvent d'une compétence quasi-universelle des États – ces derniers ayant le droit de poursuivre, d'intercepter, voire de saisir le navire et de juger l'équipage. Cette compétence a néanmoins une limite, celle des eaux territoriales qui sont infranchissables pour ce type d'actions, sauf si des pays tiers sont autorisés à y opérer²³. Ce droit de poursuite se trouve au cœur des problématiques du Golfe de Guinée.

Suite à la demande d'assistance des pays de la région, pour faire face à ces difficultés et à l'augmentation des actes de piraterie, le Conseil de Sécurité des Nations Unies a dépêché une mission d'évaluation et émis deux résolutions²⁴. Celles-ci invitent la CEDEO (Communautés économiques des États de l'Afrique de l'Ouest), la CEEAC (Communautés économiques de l'Afrique centrale) et la commission du Golfe de Guinée (CGG)²⁵ à élaborer une stratégie régionale globale, visant une interopérabilité optimale et des corpus législatifs nationaux adaptés à la piraterie.

20. *Article 100* : « Tous les États coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État »

21. *Article 110 - droit de visite* : *Extrait* : « Sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité, un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger, autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux articles 95 et 96, ne peut l'arraisonner que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire se livre à la piraterie, etc. ».

22. *Article 111 Droit de poursuite* : *Extrait 1* : « Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'État dont il relève ou d'un autre État ».

Extrait 2 : « Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans les eaux archipélagiques, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à la condition de ne pas avoir été interrompue ».

Extrait 3 « La poursuite ne peut commencer qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou sonore, donné à une distance permettant au navire visé de le percevoir ».

23. *Ce fut le cas pour les eaux territoriales somaliennes grâce à l'autorisation donnée par le gouvernement fédéral de transition (GFT) qui a conduit à la résolution n° 1816 du 2 juin 2008 du conseil de sécurité des Nations Unies.*

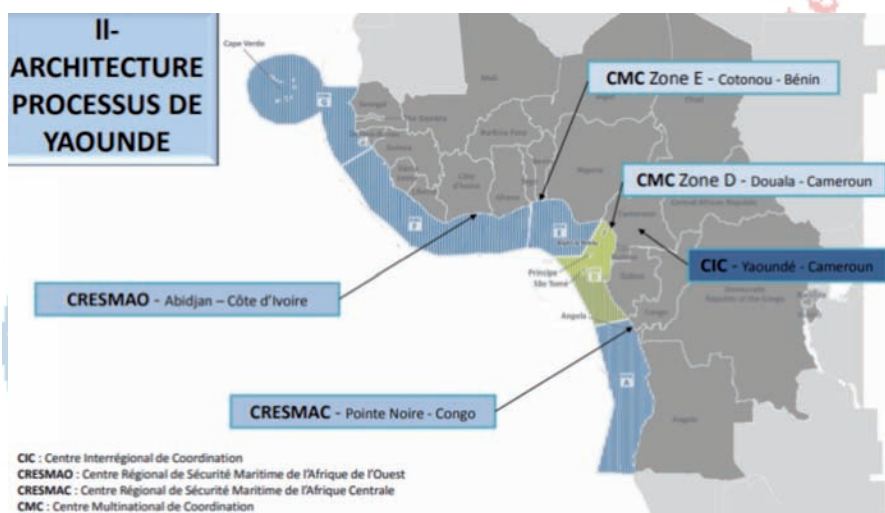
24. *La résolution 2018 du 31 octobre 2011 et la résolution 2039 du 29 février 2012.*

25. *La CGG est un organisme international fondé le 3 juillet 2001 regroupant l'Angola, le Cameroun, la République du Congo, la République Démocratique du Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale La République, le Nigeria et São Tomé et Príncipe.*

Le golfe de Guinée, zone de transit maritime la plus dangereuse au monde

La quête d'une gouvernance maritime régionale, de Yaoundé à Lomé

Réunis à Yaoundé, en juin 2013, les dirigeants de la CEDEAO et de la CEEAC ont établi les principes d'une stratégie régionale commune aux deux sous-régions. Sous l'égide de l'ONU, a été adopté un code de conduite 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.



Source : Centre Interrégional de Coordination (CIC)

Ce code précise l'organisation de la lutte et le partage des responsabilités. Créé à la suite du sommet de Yaoundé mais mis en place plus tardivement²⁶, le Centre interrégional de coordination (CIC) de Yaoundé, dit « Architecture de Yaoundé », centralise les informations provenant des centres régionaux de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest²⁷. Il est chargé de l'harmonisation des textes d'application du droit maritime, notamment ceux relatifs à la lutte contre la piraterie.

Cependant, bien que signé par les parties prenantes, le Code de conduite n'est pas devenu contraignant et s'enlise. De surcroît, les États riverains rechignent à coopérer, malgré le soutien des puissances étrangères et des instances internationales. Aussi, afin de relancer le processus de coopération, lors du sommet extraordinaire de l'Union africaine sur « la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique », les dirigeants africains ont adopté la Charte de Lomé le 15 octobre 2016. À l'inverse du sommet de Yaoundé, cette charte

26. Sa mise en œuvre a été retardée par l'insuffisance des ressources.

27. Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC) et le Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO) comprenant l'Angola, le Congo, le Gabon, le Nigeria et Sao Tomé-et-Principe.



s'inscrit dans la logique d'un traité international contraignant et lie les enjeux sécuritaires aux enjeux économiques, donc aux politiques préventives.

La région a le soutien de nombreux pays ou instances régionales comme l'Union européenne. De nombreuses forces navales sont présentes et les initiatives sont nombreuses. Ainsi, très présente depuis 1990, la France déploie plusieurs bâtiments à l'occasion de la mission *Corymbe*²⁸ dont l'objectif est de protéger les intérêts français et de soutenir la lutte contre l'insécurité maritime. La coopération des marines riveraines s'est en particulier concrétisée lors de l'exercice « *Grand African Nemo* » 2018²⁹ qui a rassemblé quinze pays. Cet entraînement a contribué à lutter contre l'insécurité maritime conformément au processus de Yaoundé. Par ailleurs, l'Union européenne soutient depuis janvier 2013 le programme « Routes maritimes critiques du Golfe de Guinée » (CRIMGO) pour renforcer la formation des garde-côtes.

Une évolution juridique nécessaire

L'insécurité maritime, conséquence de la maritimisation du monde, se confirme comme l'une des menaces majeures sur la stabilité économique des États côtiers du Golfe de Guinée, mais aussi des pays enclavés qui dépendent du transport maritime pour leurs exportations et importations. L'augmentation des actes de piraterie et de brigandage maritime, ainsi que la violence accrue de ces attaques, représentent de vrais défis sécuritaires. Si le renforcement de l'équilibre politique et économique est une condition essentielle, il n'en demeure pas moins que les pays riverains du Golfe de Guinée doivent favoriser la mise en œuvre d'une gouvernance maritime efficace. Celle-ci nécessite l'adaptation des législations des différents pays côtiers, autorisant les poursuites, au-delà des limites maritimes des États. Cette priorité a été réaffirmée lors du 3^e symposium³⁰ sur la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée le 22 octobre 2018.

Les enjeux de défense et de sécurité dans les espaces maritimes internationaux sont étroitement liés au droit. Ce dernier doit s'adapter en fonction de l'évolution des risques et des menaces.

28. Le déploiement de bâtiments français en mission *Corymbe* complète le dispositif français prépositionné en Afrique occidentale (Gabon, Côte d'Ivoire, Sénégal).

29. *Grand African Nemo 2018* a réalisé 27 scénarios, du Cap-Vert à l'Angola, en impliquant 21 unités à la mer ainsi que 5 aéronefs. L'exercice a également bénéficié du soutien de marines partenaires (américaine et espagnole en particulier) ainsi que du programme « *Gulf of Guinea Interegional Network* » de l'Union européenne.

Le prochain *Grand African Nemo 2019* aura lieu du 28 octobre au 5 novembre 2019

30. Ce symposium a réuni 20 chefs d'états-majors (ou leurs représentants) des marines et des garde-côtes du golfe de Guinée, des délégations de haut niveau des principaux pays impliqués dans la zone (États-Unis, Brésil, Royaume-Uni, Portugal, Espagne, France, Italie, Allemagne, Belgique, Danemark, Canada, Maroc), ainsi que les partenaires régionaux de l'architecture de Yaoundé.