

La Piraterie au large de l'Afrique de l'Ouest : Fraude ou détournement ?

Présenté par M. Alioune DIAGNE Directeur Général AXA Sénégal



Sommaire

Introduction

I Définition de la piraterie

II les différents types de piraterie (fraude et détournement)

III Criminalité en augmentation en Afrique de l'Ouest et dans le Golf de Guinée

IV Les mesures envisagées

Conclusion

Introduction

❖ En 2012, le nombre d'actes de piraterie dans le golfe d'Aden a fortement baissé grâce au déploiement du dispositif militaire Européen → le déplacement des attaques vers l'Afrique de l'Ouest, et plus particulièrement le Golfe de Guinée (soit 25 % des attaques dans le golf d'Aden contre 54 en 2011).

❖ **Délimitation géographique ;**

- **Pays côtiers de l'Afrique de l'ouest:** (NIGERIA, SIERRA LEONE, CI, GUINEE, TOGO, BENIN, GHANA, SENEGAL, GAMBIE)

- **Le Golfe de Guinée** est situé entre les eaux maritimes du Nigéria et de l'Angola riches en ressources pétrolières et halieutiques.

(1^{ere} zone de production de pétrole et Afrique)

❖ **Statistiques**

Selon le rapport du Bureau Maritime International (BMI) :

174 navires ont été attaqués,

28 détournés,

87 tentatives d'attaque échouées,

(6) membres d'équipage tués au cours de ces attaques et (32) blessés.

Selon Jean-David LEVITTE (10 dernières années)

3.200 marins enlevés , 500 blessés et 160 tués.

Introduction (suite)

❖ *Origines :*

- La Mondialisation a entraîné une maritimisation de l'économie et de fortes concentrations des activités sur les zones littorales ;
- Il faut cependant noter que les actes de piraterie observés en Afrique de l'Ouest et dans le Golfe de Guinée résultent, pour l'essentiel, des troubles liés à l'industrie pétrolière dans la région.

L'Afrique est donc restée en 2012 la région la plus dangereuse au monde concentrant plus de la moitié des actes de piraterie répertoriés.

I Définition de la piraterie :

Au regard de l'Article 101 de la Convention des NU sur le Droit de la mer

Il s'agit de « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire (...) privé, agissant à des fins privées, et dirigé (...) contre un autre navire (...) ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ».

Ainsi, les conditions cumulatives pour qualifier la piraterie sont les suivantes :

- ✓ l'acte doit être commis avec violence en haute mer,
- ✓ le navire pirate doit être un bâtiment civil ,
- ✓ l'attaque doit être menée à des fins privées.

II. Les différents types de pirateries (fraude et détournement) :

La question de la piraterie en Afrique de l'ouest pose avec acuité une vaste opération de fraude et de contrebande sur les produits pétroliers dans la région.

En effet, au NIGERIA environ 150.000 baril de pétrole sont pillés quotidiennement sur une production journalière estimée à 2 Millions de barils pour nourrir le trafic illicite vers le BENIN et le TOGO où l'essence se vend moins chère sur le marché noir.

✓ *Revendications politiques (brigandage, rackets devant les ports et zones côtières)*

II. Les différents types de pirateries (fraude et détournement) suite :

✓ *Contrebande sous différentes formes*

L'insuffisance des capacités de raffinage ➡ l'importation de produits pétroliers au NIGERIA ➡ fraude et suppression subventions

- Le « Round – Tripping » exporter et importer le même pétrole
- le soutage
- les enlèvements
- L'extorsion
- le détournement de fonds à l'échelle nationale
- la contrebande
- la piraterie

✓ *Détournements :*

- les enlèvements contre rançons
- le détournement visant à s'emparer des navires ou de leur cargaison
- Les simples cas de vols en mer ou dans les ports lors des escales

III. Criminalité en augmentation en Afrique de l'Ouest et dans le Golfe de Guinée :

L'industrie pétrolière qui constitue le premier secteur d'activités dans la région est cependant menacée depuis 20 ans par la criminalité transnationale organisée

a) Quelques chiffres :

Si l'on considère la période 2006 – 2012, on compte par ordre décroissant les Pays plus touchés :

- ✓204 attaques au Nigéria
- ✓27 au Togo
- ✓25 au Bénin
- ✓23 en Guinée
- ✓17 au Ghana
- ✓16 en Côte d'Ivoire

En 2011 et 2012, 3 pays : Nigéria, Bénin et Togo concentrent 63% des attaques des Pirates.

Dans la zone, le Nigéria, premier pays producteur de pétrole est le plus touché.

b) Quelle est l'ampleur de ce phénomène ?

Pour apprécier l'ampleur de ces infractions, il faut tenir compte du fait que de nombreuses attaques ne sont pas signalées :

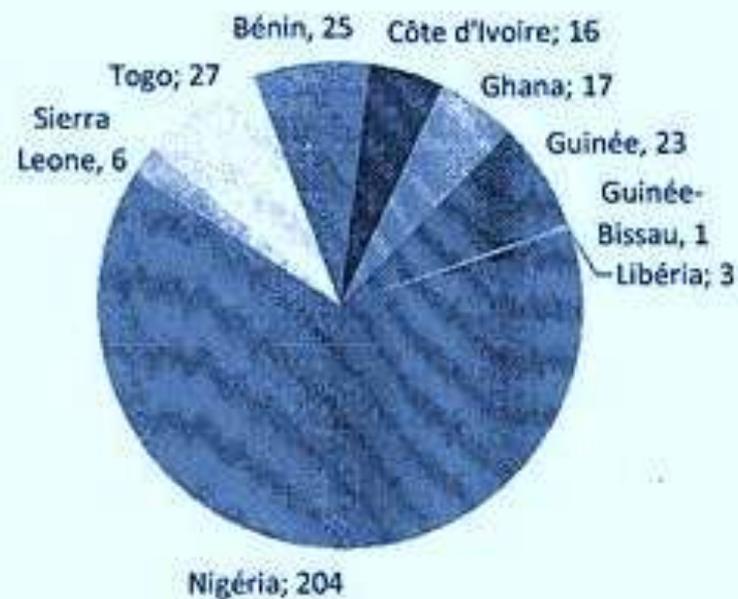
- ✓Soit que la cargaison transportée soit elle-même d'origine illicite
- ✓Soit que l'attaque ait échoué et que l'armateur ne souhaite pas alors inquiéter ses assureurs.

Le détournement des navires en Afrique de l'Ouest

Figure 41: Actes de piraterie, par localisation des attaques, 2007- mi-janvier 2012



Figure 42: Localisation des attaques de pirates, 2006- mi-septembre 2012



Selon la marine nigériane, il y aurait en moyenne 15 attaques par mois ces dernières années (voire plus).

Or, l'OMI elle-même n'a recensé durant la même période qu'une cinquantaine d'attaques par an dans toute la région.

On peut donc penser que le nombre réel d'actes de piraterie est au moins deux fois supérieur aux chiffres officiels.

c) *Les implications en matière politique*

- Hausse des taux d'assurance pour les marchandises à destination du Bénin
- Hausse des coûts des importations
- détournement d'une partie du trafic sur d'autres ports (par exemple Lomé).

d) *Qui sont les responsables de ces infractions ?*

Les informations disponibles indiquent que:

- la quasi-totalité des actes de piraterie commis le long du Golfe de Bénin impliquaient des pirates nigériens.
- Les voleurs de pétrole ont probablement des liens avec le marché noir transfrontalier et ont des profils divers (fonctionnaires et groupes militaires corrompus).

IV. Les mesures envisagées

1. Un cadre juridique inadapté :

La coopération politique et militaire s'organise depuis plusieurs années mais elle s'est heurtée depuis longtemps à un cadre juridique inadapté.

Citons les principales conventions intervenues :

a) *La Convention de Montego Bay (CMB de 1982)*

L'article 101 de la Convention fait apparaître un décalage avec la nouvelle situation dans la mesure où il exclut **de fait les actes de mutinerie à bord et surtout les actes ayant une finalité politique.**

b) *La Convention conclue à Rome sous l'égide de l'ONU sur la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.*

Cette convention permet de viser les actes terroristes qui n'ont à priori aucun lien avec une volonté de s'enrichir mais qui ont des fins politiques. Grace à ce texte, l'acte de mutinerie qui s'apparente à de la Piraterie en ce qu'il met en œuvre des moyens de violence, et qu'il engendre des conséquences identiques, est désormais visé par la convention.

c) *Par ailleurs, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et le Bureau Maritime International (BMI) ont œuvré sur le plan réglementaire pour lutter contre « toutes pratiques illégales en mer ».*

- Citons comme exemple le Code ISPS (International Ship and Port Facility and Security) pour les navires de commerce de plus de 500 GRT. Ce dispositif, mis en place à la suite des événements tragiques du 11/09/2011, a pour objet, une fois enclenché, **d'informer les stations de réception des attaques de Piraterie ou de Terrorisme**
- Pour les autres navires (chalutier...), le BMI propose des systèmes tels que le **« shiploc » qui envoie un signal discret permettant de suivre le navire.**

IV. Les mesures envisagées (suite)

d) *Le Code ISM (International Safety Management)*

Entré en vigueur le 01/07/2002, il établit des normes pour garantir notamment la sécurité en mer et améliorer la sauvegarde des vies humaines.

e) *La Chambre de Commerce Internationale (CCI)*

Elle a pour objet de représenter les intérêts des entreprises au niveau international en prônant la liberté de circulation des biens et des services. C'est la CCI qui a créé le Bureau Maritime International (BMI) qui est une organisation à but non lucratif chargée de mettre en œuvre des moyens de lutte contre toutes les formes de criminalité et de fraude dans le milieu maritime.

L'un des principaux objectifs du BMI est l'étude et la répression de la piraterie maritime.

2. Réactions des institutions privées maritimes

Les armateurs sont les premiers intéressés à mettre à bord des navires une **sécurité optimale pour les équipages.**

a) *Quels sont les moyens de prévention mis en œuvre :*

1. Prévention et vigilance grâce au travail de veille et d'attention des marins (utilisation par exemple d'un radar holographique qui permet de recevoir une position stable des navires suspects rapides).

2. L'armateur peut également obtenir **une protection militaire** en insérant son bateau dans un convoi.

3. Certaines compagnies ont installé des équipements de protection permettant d'empêcher les pirates, une fois à bord, d'atteindre physiquement les marins.

Dans ce cas, il est d'usage d'ajouter à ces condamnations d'accès à l'intérieur des navires aux pirates, **un système d'alarme** qui ne se manifeste pas à bord mais qui émet un signal à un centre qui sait adapter la bonne réaction face à une attaque.

IV. Les mesures envisagées (suite)

4. La diffusion d'ondes audio et magnétiques à longue portée qui peuvent atteindre des niveaux insupportables pour l'être humain vers lequel l'alarme est dirigée qui perd le sens de l'orientation.

L'utilisation d'un tel outil pose évidemment un problème d'éthique.

5. La présence à bord de sociétés de sécurité. La législation française n'autorise pas la présence d'hommes armés à bord d'un navire de commerce battant pavillon français.

6. Renforcement des capacités d'interception en mer (acquisition sous forme de donation américaine en 2013 par le NIGERIA de 2 navires de surveillance.

7. Nécessité d'améliorer la régulation du commerce local des produits pétroliers.

8. Redynamisation de la coopération transfrontalière

Les mesures de prévention telles qu'elles viennent d'être détaillées permettent de vaincre efficacement la petite piraterie (vols et agression à mains armées) mais elles sont inefficaces face à la piraterie organisée qui est le fait de bandes intégrées à des réseaux structurés qui attaquent les navires en haute mer avec un armement lourd, prennent souvent des otages et exigent des rançons considérables.

Cette nouvelle piraterie s'est développée de façon spectaculaire au large des côtes somaliennes avant de se propager dans le golfe de Guinée.

b) Le rôle des marines militaires reste essentiel.

1) L'intervention de la marine française dans l'affaire du « PONANT » a ainsi permis de sauver le navire et son équipage.

Cela a conduit, par exemple, les bateaux français de commerce à mettre au point avec la marine nationale des procédures d'escorte volontaire avec l'organisation d'un système d'informations permanentes facilitant l'intervention des forces armées si nécessaire.

Mais il est essentiel que les états regroupent leurs forces et s'engagent dans la voie d'une harmonisation des sanctions.

2) Notre Compagnie, par exemple, a couvert des véhicules automobiles chargés à Mumbai (Inde) à destination de Dakar.

Le navire « PACIFIC EXPRESS » a été attaqué par des pirates le 19/09/2011 au large de la Somalie. L'équipage a pu se mettre à l'abri dans un espace sécurisé et le Capitaine a alerté un patrouilleur italien qui a pu chasser les pirates.

Ces derniers ont toutefois incendié plusieurs véhicules occasionnant en même temps des dommages aux œuvres vives du navire qui ont dû être remorquées à Mombasa,

Je dois ajouter qu'une enquête est en cours pour déterminer dans quelles conditions les pirates ont pu intervenir à bord du navire.

V. Conclusion

L'ONU s'est saisie, une nouvelle fois, du problème et l'Union Européenne de son côté a mis au point le programme CRIMGO (routes maritimes critiques du golfe de Guinée).

Le but recherché est de permettre de former des garde-côtes et sécuriser les grands axes.

Rappelons que l'Union Européenne importe 13% de ses besoins en Pétrole du Golfe de Guinée.

C'est le Commissaire européen au développement Andris Piebalgs qui a déclaré.

« Sans sécurité, le développement ne peut jamais vraiment atteindre les populations qu'il vise... En rendant les eaux plus sûres, nous contribuerons à dynamiser les échanges et la croissance et offrirons à ces populations davantage de possibilités d'assurer leur subsistance, ce dont elles ont si désespérément besoin. »

L'africain Charles Bwele dira par contre:

➤ **« Finalement la piraterie n'est qu'un thermomètre de l'ordre non établi ou du désordre établi sur la terre ferme »**

Pour certaines voix méchantes:

➤ **« c'est le partage par le bas des richesses du monde que contrôlent les grandes puissances et les firmes transnationales au détriment des pauvres et des pays propriétaires ».**

Personnellement,

« je dirai que la solution passe par la lutte contre la pauvreté en Afrique ».

Je laisse le soin à Mr Jean de LAVERGNOLLE, Responsable de la souscription au GAREX de développer le détail des garanties que le Marché français propose.



**MERCI POUR VOTRE
ATTENTION**