



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

droit international

Question écrite n° 66103

Texte de la question

M. Patrick Balkany appelle l'attention de M. le ministre de la défense sur l'attaque récente d'un pétrolier dans le golfe de Guinée. Au total, le bureau maritime international (IMB) a relevé 306 attaques en mer entre janvier et septembre 2009, alors qu'il en avait dénombré 293 sur toute l'année 2008. Quasiment la moitié des actes de piraterie dans les mers du globe ont été menés au large de la Somalie, dans le golfe d'Aden, le long des côtes du Kenya. Afin de mettre un terme à ce phénomène, la mission Atalante, chargée de lutter contre les actes de piraterie dans cette région précise où les actes de piraterie se sont multipliés, a été prolongée d'un an. Si la situation au large des côtes de l'Afrique de l'ouest ne peut pour l'instant être comparée à celle qui prévaut au large de la corne de l'Afrique, où les pirates somaliens ont déclaré une véritable guerre aux marines du monde entier, la récente attaque d'un pétrolier au large du Bénin appelle une vigilance particulière. En effet, si cet acte devait être suivi d'autres attaques dans la même zone, cela ne manquerait d'inquiéter armateurs et forces de sécurité internationales confrontés depuis une dizaine d'année à une augmentation croissante des actes de piraterie sur les mers du globe. Aussi il lui demande de bien vouloir lui indiquer les dispositifs qui pourraient être mis en place pour lutter contre les actes de piraterie de façon plus globale.

Texte de la réponse

La piraterie maritime concerne actuellement trois zones principales. Elle sévit au large de l'Afrique (à l'ouest, dans le golfe de Guinée et à l'est, au large de la Somalie), en Asie du Sud-est, notamment dans le golfe du Bengale, le détroit de Malacca et la mer de Chine méridionale ainsi qu'au large de l'Amérique centrale et du Sud. Selon le bureau maritime international, plus de 4 000 actes de piraterie ont été enregistrés durant les vingt dernières années. Un rapport de la RAND Corporation (institution américaine de recherche privée à but non lucratif) estime le nombre d'attaques et de tentatives d'attaques à 209 durant la période 1994-1999 et à 64 entre les années 2000 et 2006, ce qui souligne l'augmentation très importante de ces pratiques au cours de la dernière décennie. Durant les dix dernières années, 3 200 marins auraient été enlevés par des pirates parmi lesquels 500 blessés et 160 tués. Les zones ayant connu le plus grand nombre d'attaques de piraterie depuis dix ans, ont été le détroit de Malacca, le golfe de Guinée et le large de la Somalie. S'agissant de la zone du détroit de Malacca, alors qu'elle constituait une menace pour le trafic maritime à destination de l'Asie du Sud-Est et des États-Unis (25 % du trafic maritime y transitant), la piraterie a pu être jugulée par l'implication forte des états riverains (Malaisie, Indonésie et Singapour). Le détroit de Malacca n'est ainsi plus classé route maritime dangereuse par le Lloyds Register (société de classification maritime britannique) depuis fin 2006. S'agissant des zones d'approche de la Somalie, la piraterie y revêt un caractère unique, lié notamment à l'importance stratégique du golfe d'Aden pour les flux maritimes, en particulier énergétiques, et aux modes opératoires spécifiques des pirates. Afin de faire face à cette menace, diverses actions ont été mises en oeuvre : l'opération ATALANTA (sous l'égide de l'Union européenne), l'opération OCEAN SHIELD (forces navales OTAN), une coalition maritime de circonstance (la TF 151, dans le cadre des forces maritimes américaines dans la zone Moyen-Orient et océan Indien (USNAVCENT), ainsi que des actions menées par des forces navales de nombreux pays (Chine, Russie, Inde, Japon, Indonésie, Malaisie, Arabie Saoudite, Yémen...). Au sein

d'ATALANTA, la France déploie un dispositif de plus de 250 hommes articulé autour d'une frégate et d'un avion de patrouille maritime, en plus des éléments français prépositionnés. Elle assure en outre, dans un cadre national, la protection de la flottille de pêche de thoniers senneurs au large des Seychelles avec des équipes de protection embarquées (EPE). Fin 2009, la France avait contribué à hauteur de 22 % dans l'ensemble des attaques déjouées par les moyens militaires. S'agissant enfin de la zone du golfe de Guinée, elle concentre un niveau élevé d'attaques, la plupart de celles-ci (74 %) ayant lieu au large du Nigeria, les autres pays concernés étant le Cameroun, la Guinée équatoriale et le Bénin. En 2009, on dénombrait 104 actes de piraterie ou de brigandage (77 au Nigeria, 22 au Cameroun, 5 en Guinée-Guinée Bissau), cette dernière catégorie étant majoritaire. La différence entre les deux dénominations se fait selon que les attaques ont lieu respectivement en dehors ou à l'intérieur des eaux territoriales. Les attaques en golfe de Guinée suivent un mode opératoire unique : il s'agit d'attaques à main armée, toujours violentes, lors desquelles les éléments de valeur appartenant au navire ou à son équipage sont volés, les agresseurs prenant rapidement la fuite. Ce mode opératoire, ajouté au fait que la majorité des attaques a lieu dans les eaux territoriales de nations souveraines, distingue nettement la piraterie dans cette zone de celle ayant cours au large de la Somalie. La qualification de « brigandage maritime » lui est appliquée, de préférence à celle de « piraterie ». C'est une des raisons pour lesquelles un dispositif militaire d'une ampleur comparable à celui déployé au large de la Somalie n'est pas envisagé aujourd'hui. Les attaques ont lieu dans les eaux territoriales d'états souverains, à leurs abords, ou autour des plates-formes pétrolières situées dans leurs zones économiques exclusives. La compétence pour agir dans ces secteurs relève donc exclusivement des forces armées de ces pays ainsi que des sociétés militaires privées, mandatées, le plus souvent hors d'un cadre juridique international, pour assurer la protection des plates-formes et patrouiller aux approches de leurs infrastructures. Par ailleurs, les attaques, bien que très violentes, ne débouchent pas sur la prise en otage des bâtiments agressés, ni sur une demande de rançon. Elles ne menacent pas une route maritime particulière mais se concentrent sur les bâtiments entrant ou sortant des ports des pays concernés. Pour les bâtiments en transit, il est donc possible d'éviter la menace par l'éloignement. La France applique néanmoins dans cette zone certaines des dispositions pratiquées en océan Indien. Il s'agit notamment du « contrôle naval volontaire » qui permet à la marine nationale de suivre la position des bâtiments marchands dans le golfe de Guinée, de leur communiquer la situation d'ensemble, assortie des recommandations sur le comportement et les manoeuvres à adopter. De plus, un bâtiment et un avion de patrouille maritime, déployés dans la zone de l'Afrique de l'Ouest, peuvent intervenir en réponse à certaines exigences particulières de protection.

Données clés

Auteur : [M. Patrick Balkany](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (5^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 66103

Rubrique : Relations internationales

Ministère interrogé : Défense

Ministère attributaire : Défense

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 décembre 2009, page 11594

Réponse publiée le : 16 février 2010, page 1678