



AMÉLIORER LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ MARITIMES EN AFRIQUE : DIALOGUE MARITIME PANAFRICAIN DE 2021

Dialogue virtuel
Du 27 au 28 juillet 2021

VUE D'ENSEMBLE

Depuis juillet 2017, le Centre d'études stratégiques de l'Afrique a organisé plusieurs dialogues concernant la sûreté et la sécurité maritimes « panafricaines », en commençant par un événement à Yaoundé, au Cameroun, sur la « Coordination interrégionale pour la sûreté et la sécurité maritimes ». Des dialogues maritimes panafricains ultérieurs ont été organisés à Victoria, aux Seychelles, en mars 2018 et à Windhoek, en Namibie, en mai 2019. Ces événements ont été l'occasion d'abondantes discussions entre les participants de toute l'Afrique littorale. Cependant, depuis l'événement qui s'est tenu en Namibie, toutes nos vies ont été interrompues par la pandémie de COVID-19 à laquelle nous continuons de faire face. Néanmoins, le Centre d'études stratégiques de l'Afrique est heureux d'organiser le Dialogue maritime panafricain virtuel de 2021 avec les anciens participants aux programmes du Centre d'études stratégiques de l'Afrique en matière de sûreté et de sécurité maritimes, et a invité des intervenants à faire le point sur le domaine de la sûreté et de la sécurité maritimes en Afrique dans un contexte mondial résolument différent.

Alors que la pandémie de COVID-19 a affecté les États et les régions de nombreuses manières, le domaine maritime a continué de fonctionner tout au long de cette période difficile. Il en va de même pour les criminels maritimes. Le Dialogue maritime panafricain de 2021 fera le point sur les principaux développements dans le domaine maritime africain depuis notre dernier dialogue de mai 2019 et examinera les effets de la pandémie. Ce qui suit est la description de quelques-uns des événements majeurs qui se sont passés dans le domaine maritime de l'Afrique au cours des deux dernières années, incluant les menaces en mer et les actions de l'État en mer région par région, ainsi que plusieurs événements du domaine maritime mondial dont nous pouvons souhaiter discuter.

MER ROUGE - AFRIQUE

De graves accidents maritimes dans la région de la mer Rouge ont eu des impacts majeurs sur l'économie et la sécurité maritimes de l'Afrique. Les politiques d'implantation des bases et la coopération maritime continuent de façonner la dynamique de la sécurité maritime en mer Rouge.

Menaces en mer :

L'incident de l'EVER GIVEN sur le canal de Suez :

L'EVER GIVEN a attiré l'attention du monde en mars 2021 lorsqu'il est resté coincé dans le canal de Suez pendant six jours, bloquant le commerce passant par la mer Rouge. Le monde s'est tout à coup souvenu que 90 % du commerce mondial transite par la mer, dont 10 % par la mer Rouge. Le blocage a entraîné des flambées des prix du carburant et des denrées alimentaires, un rationnement du carburant dans certains pays et des pertes financières importantes. Plus précisément, cela a entraîné une demande d'indemnité d'un milliard de dollars par l'Autorité du canal de Suez et une perte estimée à 416 millions de dollars par heure pour le transport maritime mondial. Bien que cela ait été officiellement considéré comme un accident, un certain nombre de cyber-experts se demandent s'il a pu s'agir en réalité d'une cyberattaque impliquant la commande à distance du système de propulsion et du gouvernail.

- Joe Weiss, « Was the Ever Given hacked in the Suez Canal » (L'Ever Given a-t-il été piraté dans le canal de Suez ?) *Control Global* (blog), 13 avril 2021, <https://www.controlglobal.com/blogs/unfettered/was-the-ever-given-hacked-in-the-suez-canal/>

La marée noire potentielle du FSO SAFER :

Le FSO SAFER reste une menace latente pour la région, et les efforts de l'ONU n'ont même pas permis d'accéder au SAFER, ce qui le rend de plus en plus susceptible d'être la source d'une des marées noires les plus importantes et les plus dévastatrices de l'histoire du monde.

- Ian Ralby, David Soud, Rohini Ralby, « The United Nations Security Council Needs to Authorize Military Action to Prevent the Spill of the FSO SAFER » (Le Conseil de sécurité des Nations Unies doit autoriser une action militaire afin de prévenir le déversement du FSO SAFER), *Atlantic Council*, 14 mars 2021, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/the-united-nations-security-council-needs-to-authorize-military-action-to-prevent-the-spill-of-the-fso-safer/>.

Action des États en mer :

Base navale russe au Soudan : la Russie a annoncé la création d'une base navale au Soudan, ce qui signifie que quatre des cinq membres permanents du Conseil de sécurité des Nations Unies auraient des bases en mer Rouge (Chine, France et É.-U. à Djibouti et Russie au Soudan). En avril 2021, le Soudan a suspendu l'autorisation donnée à la Russie de poursuivre le projet, et le sort de celui-ci reste incertain.

- « Sudan puts Russia naval base deal under review » (Le Soudan examine l'accord de la base navale russe), *Al-Monitor*, 2 juin 2021, <https://www.al-monitor.com/originals/2021/06/sudan-puts-russia-naval-base-deal-under-review>.

Création du Conseil de la mer Rouge :

Le 6 janvier 2020, sept États ont créé un Conseil multinational de la mer Rouge afin d'assurer la sécurité et la stabilité dans la mer Rouge. Ces sept pays sont l'Arabie saoudite, l'Égypte, la Jordanie, l'Érythrée, le Yémen, le Soudan, Djibouti et la Somalie. L'objectif est de coopérer pour renforcer la sécurité maritime et régionale et à cette fin, plusieurs exercices ont été menés. La pandémie a interrompu certains des projets de développement de ce régime coopératif, tout comme les conflits dans la région.

- Desirée Custers, « Red Sea Multilateralism: Power Politics or Unlocked Potential » (Multilatéralisme en mer Rouge : politique de puissance ou potentiel débloqué), Stimson Center, 7 avril 2021, <https://www.stimson.org/2021/red-sea-multilateralism-power-politics-or-unlocked-potential/>.

OCÉAN INDIEN - AFRIQUE

Malgré certains revers, la tendance générale à la lutte contre la piraterie dans la région maritime de la Somalie se poursuit. Simultanément, les menaces préexistantes de pêche illégale, non réglementée et non déclarée (INN), de contrebande d'héroïne et de trafic dangereux de migrants restent de sérieux défis.

Menaces en mer :

Marée noire du MV WAKASHIO :

Le 25 juillet, après avoir tenté de s'approcher suffisamment près du rivage pour passer un appel téléphonique à l'occasion de l'anniversaire de l'un des membres d'équipage, le MV WAKASHIO s'est échoué sur un récif dans une zone marine protégée vierge de l'île Maurice. Après deux semaines pendant lesquelles rien n'a été fait pour atténuer les conséquences de l'échouement ou pour éviter une marée noire, le WAKASHIO s'est brisé, déversant 8 450 barils de pétrole. Outre les dommages causés à l'environnement marin (et donc à l'économie bleue, y compris la pêche et le tourisme côtier), ce déversement a révélé que le combustible de soute se comporte différemment dans l'eau grâce aux changements de composition chimique requis par les récentes modifications de l'Annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).

- Nishan Degnarain, « Satellites Make New Discovery About Mauritius Oil Spill Ship Wakashio » (Des satellites font une nouvelle découverte concernant le déversement de pétrole du Wakashio), Forbes, 22 janvier 2021, <https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2021/01/22/satellites-make-new-discovery-about-mauritius-oil-spill-ship-wakashio/>.

Pêche INN iranienne :

Un important rapport de Global Fishing Watch et Trygg Mat Tracking a montré que plusieurs centaines de navires iraniens pêchaient illégalement dans les mers territoriales de la Somalie et du Yémen. Les images du rapport brossent un tableau convaincant du volume des activités de pêche illicite dans la région et de l'étendue du mépris pour les droits économiques ou même

souverains des États côtiers. Les détails aident également à indiquer comment la criminalité liée à la pêche peut se cacher dans cette vaste entreprise de pêche INN.

- « Fisheries Intelligence Report – Northwest Indian Ocean » (Rapport de renseignements sur les pêches – Nord-Ouest de l’océan Indien), Trygg Mat Tracking et Global Fishing Watch, 26 mai 2020, <https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/GFW-TMT-2020.pdf>.

Évolutions dans le trafic de drogue :

La Global Initiative Against Transnational Organized Crime (Initiative mondiale contre la criminalité transnationale organisée) a fait suite à son rapport de 2018 « The Heroin Coast: A Political Economy Along the East African Seaboard » (La côte de l'héroïne : une économie politique le long de la côte est-africaine) avec un nouveau rapport : « Changing Tides: The Evolving Illicit Drug Trade in the Western Indian Ocean » (Marées changeantes : l'évolution du commerce illicite des drogues dans l'océan Indien occidental). Ce rapport détaille les principaux itinéraires, acteurs et dynamiques, ainsi que les changements dans l'empreinte géographique du marché illicite.

- Lucia Bird, Julia Stanyard, Vel Moonien, Riana Raymonde Randrianarisoa, « Changing Tides: The Evolving Illicit Drug Trade in the Western Indian Ocean » (Marées changeantes : l'évolution du commerce illicite des drogues dans l'océan Indien occidental), Global Initiative, juin 2021, <https://globalinitiative.net/analysis/drug-trade-indian-ocean/>.

Décès de migrants maritimes entre les Comores et Mayotte :

La migration entre les Comores et Mayotte pendant la pandémie a continué de souligner que, alors que les itinéraires de voyage officiels ont été fermés, les gens ont continué à se déplacer. La mort de 10 migrants, dont un enfant, en septembre 2020 est un sombre rappel que pas moins de 50 000 personnes sont mortes sur ce qui est l'une des routes migratoires les moins visibles au monde. Elle souligne également une tension régionale croissante avec certains partenaires européens.

- « Ten Migrants, including child, drown in attempt to reach French territory Mayotte » (Dix migrants, dont un enfant, se noient en tentant de rejoindre le territoire français de Mayotte), Al Jazeera, 25 septembre 2020, <https://english.alarabiya.net/News/world/2020/09/25/Ten-migrants-including-child-drown-in-attempt-to-reach-French-outpost-Mayotte>.

Action des États en mer :

Libération des otages en Somalie :

Le 20 août 2020, les derniers otages détenus par des pirates en Somalie ont été libérés. Trois otages iraniens sont rentrés chez eux en Iran après avoir été enlevés sur leur bateau de pêche – le FV SIRAJ – en mai 2015.

- « Iranian hostages held by Somali pirates since 2015 freed: Adviser » (Libération des otages iraniens détenus par des pirates somaliens depuis 2015 : conseiller), Al Jazeera, 20 août 2020, <https://www.aljazeera.com/news/2020/8/20/iranian-hostages-held-by-somali-pirates-since-2015-freed-adviser>.

Incident d'embarquement en Somalie :

Le 20 août 2020, un arraisonnement par une milice locale au large de la Somalie a été initialement signalé comme un incident de piraterie, indiquant que les tensions restent élevées. Malgré cette réalité, certaines des structures mises en place pour lutter contre la piraterie – y compris l'accord de transfert de prisonniers permettant aux pirates jugés aux Seychelles ou au Kenya de purger leur peine en Somalie, et le Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS) – ont commencé à voir leurs membres se désengager.

- Katherine Houreld, « Piracy: Aegean II is safe and underway » (Piraterie : l'Aegean II est en sécurité et a repris la route), gCaptain, 23 août 2020, <https://gcaptain.com/piracy-aegean-ii-is-safe-and-underway/>.

Océan Atlantique - Afrique

Le golfe de Guinée a été confronté à de très sérieux défis en termes de piraterie, de vols à main armée et d'enlèvements au cours de cette période. Malgré quelques réussites notables, les réponses globales à ces défis ont eu des résultats mitigés.

Menaces en mer :

Piraterie, enlèvements et réponses dans le golfe de Guinée :

En 2020, plus de 90 % de tous les marins enlevés en mer dans le monde ont été capturés dans le golfe de Guinée. Les contrats à terme sur le pétrole étant devenus négatifs à un moment donné, et les prix étant fortement en baisse, la piraterie plus traditionnelle impliquant le vol de combustible a été remplacée par des enlèvements contre rançon. Un rapport récent de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) fournit l'une des analyses de réseau les plus détaillées concernant les pirates qui continuent d'attaquer l'ensemble de la région. Alors que le Nigeria a réussi à mettre en œuvre son programme de haute technologie appelé Deep Blue, la piraterie s'est répandue dans toute la région, imposant un fardeau accru à la Guinée équatoriale, au Cameroun, au Gabon, à São Tomé et Príncipe, au Bénin, au Togo, au Ghana et à la Côte d'Ivoire.

- Ifesinachi Oakafor-Yarwood, Timothy Walker, Denys Reva, « Gulf of Guinea Piracy: A Symptom, Not a Cause, of Insecurity » (La piraterie dans le golfe de Guinée : un symptôme d'insécurité, pas une cause), ISS Africa, 10 février 2021, <https://issafrica.org/iss-today/gulf-of-guinea-piracy-a-symptom-not-a-cause-of-insecurity>.

Attaques contre les bateaux de pêche :

En 2020, il y a également eu une nette augmentation des attaques contre les navires de pêche. Cela est logique étant donné le changement d'orientation vers les enlèvements contre rançon, mais cela signifie qu'il y a une plus grande inquiétude pour les activités des navires de pêche. L'examen d'une telle activité à l'aide de nouveaux outils d'analyse révèle cependant un comportement frauduleux et trompeur considérable de la part de différents navires de pêche, y compris le partage d'identités.

- Ian Ralby, « Looking Past Gulf of Guinea Piracy: Chinese Twins, 'Ghanaian' Fishing and Domain Awareness » (Au-delà de la piraterie du golfe de Guinée : jumeaux chinois, pêche « ghanéenne » et connaissance du domaine), CIMSEC, 20 mars 2021,

<https://cimsec.org/looking-past-gulf-of-guinea-piracy-chinese-twins-ghanaian-fishing-and-domain-awareness/>.

Action des États en mer :

Reprise de l’HAI LU FENG 11 :

Un navire de pêche qui a été attaqué, l’HAI LU FENG 11, a rejoint le MT MAXIMUS comme exemple de réussite en matière de coopération opérationnelle. Le navire a été capturé en Côte d'Ivoire en mai 2020, et grâce au partage d'informations à travers la région et à la coopération opérationnelle entre le Bénin et le Nigeria, le navire a été récupéré avec succès. Les pirates de cette affaire seront les premiers à être jugés en vertu de la nouvelle Loi nigériane sur la suppression de la piraterie et autres infractions maritimes (SPOMO). Cette loi représente un développement majeur dans la recherche d'une issue légale significative au sein de la région.

- Ian Ralby, « Nigerian Navy Thwarts Hijacking of Chinese Fishing Vessel » (La marine nigériane déjoue le détournement d'un navire de pêche chinois), The Maritime Executive, 18 mai 2020, <https://www.maritime-executive.com/article/nigerian-navy-successfully-interdicts-maritime-kidnapping-attempt>.

Interdictions de la drogue efficaces :

Plusieurs pays – en particulier le Cap-Vert, le Sénégal et la Côte d'Ivoire – ont tous enregistré des saisies record de drogue au cours des deux dernières années. C'est à la fois le résultat des améliorations impressionnantes de la région en matière d'interdiction des drogues et le résultat de flux plus importants à travers la région.

- Lucia Bird, « West Africa’s Cocaine Corridor » (Corridor de la cocaïne en Afrique de l'Ouest), Global Initiative, avril 2021, <https://globalinitiative.net/analysis/west-africas-cocaine-corridor/>.

MER MÉDITERRANÉE - AFRIQUE

La politique extérieure et les actions navales en Méditerranée continuent d'avoir des impacts significatifs sur l'environnement maritime africain. Cela se manifeste à la fois en termes d'efforts navals de l'UE pour lutter contre la contrebande et la migration, ainsi que la concurrence pour les ressources maritimes.

Menaces en mer :

Poursuite du trafic de migrants et le cas du MAERSK ETIENNE :

Alors que l'actualité internationale a largement cessé de rendre compte du trafic illicite de migrants à travers la Méditerranée, le mouvement de personnes d'Afrique vers l'Europe s'est poursuivi pendant la pandémie. L'un des cas les plus illustratifs d'une variété de défis maritimes simultanés a été celui du MAERSK ETIENNE. En août 2020, après avoir secouru 27 migrants suite au naufrage de leur navire, le MAERSK ETIENNE s'est rendu à Malte. Là-bas, les autorités ont refusé d'autoriser les migrants à débarquer en raison des inquiétudes concernant la COVID-19. En conséquence, le navire a été bloqué, incapable de poursuivre ses opérations et incapable de débarquer les migrants qu'il avait secourus durant cinq semaines. Finalement, une ONG a accepté

de venir à la rencontre du navire de Maersk et d'emmener les migrants afin qu'il puisse reprendre ses opérations commerciales. Cette ONG a cependant procédé au transfert des migrants en Sicile, où elle fait maintenant l'objet de poursuites pour un certain nombre d'infractions présumées à la loi.

- « NGO Accused of Taking on Maersk Etienne's Migrants for Pay » (Une ONG accusée d'avoir pris en charge les migrants du Maersk Etienne contre rémunération), Maritime Executive, 1er mars 2021, <https://www.maritime-executive.com/article/ngo-accused-of-taking-on-maersk-tanker-s-rescued-migrants-for-pay>.

Tensions concernant les ressources sous-marines :

L'un des plus grands problèmes maritimes en Méditerranée concerne actuellement les tensions croissantes autour des revendications sur les ressources sous-marines de la Méditerranée orientale. Alors que les points focaux de la tension sont la Grèce et la Turquie – allant jusqu'à voir des collisions entre navires de guerre – ce conflit pourrait facilement s'étendre et engendrer des répercussions sur les États d'Afrique du Nord.

- Michele Kambas, Tuvan Gumrukcu, « Greek, Turkish warships in 'mini collision' Ankara calls provocative » (Des navires de guerre grecs et turcs dans une « mini collision » qu'Ankara déclare être une provocation), Reuters, 14 août 2020, <https://www.reuters.com/article/us-greece-turkey-warships/greek-turkish-warships-in-mini-collision-ankara-calls-provocative-idUSKCN25A161>.

Action des États en mer :

Missions de l'EUNAVFOR pour lutter contre la contrebande et le trafic d'armes :

Le 30 mars 2020, l'opération SOFIA - la mission de la Force navale de l'Union européenne (EUNAVFOR) en Méditerranée pour lutter contre le trafic de migrants et surveiller la contrebande de carburant a été officiellement suspendue. Elle a toutefois été remplacée par l'opération IRINI - une mission de l'EUNAVFOR pour lutter contre le trafic d'armes à destination et en provenance de la Libye. Malgré de vives critiques envers son inefficacité, l'IRINI a été renouvelée en mars 2021.

- Emma Wallis, « Irini mission: One year, no migrant rescues » (Mission Irini : un an, aucun sauvetage de migrants), InfoMigrants, 7 avril 2021, <https://www.infomigrants.net/en/post/31367/irini-mission-one-year-no-migrant-rescues>.

CONSIDÉRATIONS À L'ÉCHELLE MONDIALE

Bien qu'elle ne soit pas spécifique à une région d'Afrique, mais plutôt à l'ensemble du domaine maritime mondial, la pandémie a soulevé quelques problèmes qui devront être résolus.

Les quarantaines liées à la COVID-19 mettent à rude épreuve les industries maritimes :

Le manque de coopération entre les États sur la manière de gérer le débarquement des équipages de différentes nationalités a fait qu'entre mars 2020 et mars 2021, jusqu'à 400 000 marins étaient bloqués en mer en attendant de débarquer, mais dans l'incapacité de le faire. Au même moment, il y avait 400 000 marins bloqués à terre, attendant d'embarquer et de reprendre le travail. Cela

signifiait que les marins épuisés et surmenés, dont certains sont restés en mer pendant plus de 17 mois sans mettre pied à terre, sont devenus les gardiens de l'économie mondiale et des chaînes d'approvisionnement essentielles qui permettaient le fonctionnement des choses sur terre. Cette crise a souligné la nécessité d'une plus grande coopération mondiale visant à résoudre les situations d'urgence inattendues.

- Ian Ralby, « Navigating Maritime Governance Challenges and the Future of the Global Economy » (Naviguer entre les défis de la gouvernance maritime et l'avenir de l'économie mondiale), The Diplomatic Courier, 5 septembre 2020, <https://www.diplomaticcourier.com/posts/navigating-maritime-governance-challenges-and-the-future-of-the-global-economy>.

Les défaillances financières du secteur du transport créent un risque :

Il y a également eu une augmentation exponentielle des défaillances entraînant l'abandon de navires et d'équipages en mer. C'est le genre de situation qui a conduit à l'explosion de Beyrouth le 4 août 2020. Ne pas résoudre ce problème croissant causera des problèmes dans les ports du monde entier.

- K Oanh Ha, « Tycoon's Downfall Pushes Trapped Seafarers to Hunger Strike » (La chute du Tycoon pousse les marins pris au piège à la grève de la faim), Bloomberg, 16 février 2021, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-02-16/tycoon-s-fallen-empire-pushes-trapped-seafarers-to-hunger-strike?fbclid=IwAR0o9tPr-gfVD6nV2K91hGnmMjvvJUd8QVe0CVKMHRSFR7U7L5K3ddReQE>.

Défis croissants en matière de cybersécurité :

La cybersécurité est une préoccupation croissante pour les navires à travers le monde, et une grande diversité de problèmes doivent être résolus. Les attaques avec demande de rançon sur le pipeline Colonial aux États-Unis et sur une importante installation de production de viande indiquent la vulnérabilité mondiale à ce type d'agression, qui rappellent l'attaque NotPetya de 2017 qui a coûté 300 millions de dollars à Maersk pour y remédier. Mais de nouvelles inquiétudes surgissent concernant l'usurpation des systèmes de navigation ainsi que l'usurpation des données AIS. Il y a beaucoup de travail à faire pour surveiller les cyber-préoccupations maritimes et élaborer des réponses au niveau national.

- H I Sutton, « Positions of Two NATO Ships Were Falsified Near Russian Black Sea Naval Base » (Les positions de deux navires de l'OTAN ont été falsifiées près de la base navale russe de la mer Noire), US Naval Institute, 21 juin 2021, <https://news.usni.org/2021/06/21/positions-of-two-nato-ships-were-falsified-near-russian-black-sea-naval-base>.