



Dialogue maritime panafricain de 2021

Menaces en mer : Pêche INN et piraterie en Afrique

Dr Ifesinachi Okafor-
Yarwood

Université de St-Andrews,
Écosse.

27 juillet 2021

La piraterie, un symptôme et non une cause de l'insécurité en Afrique

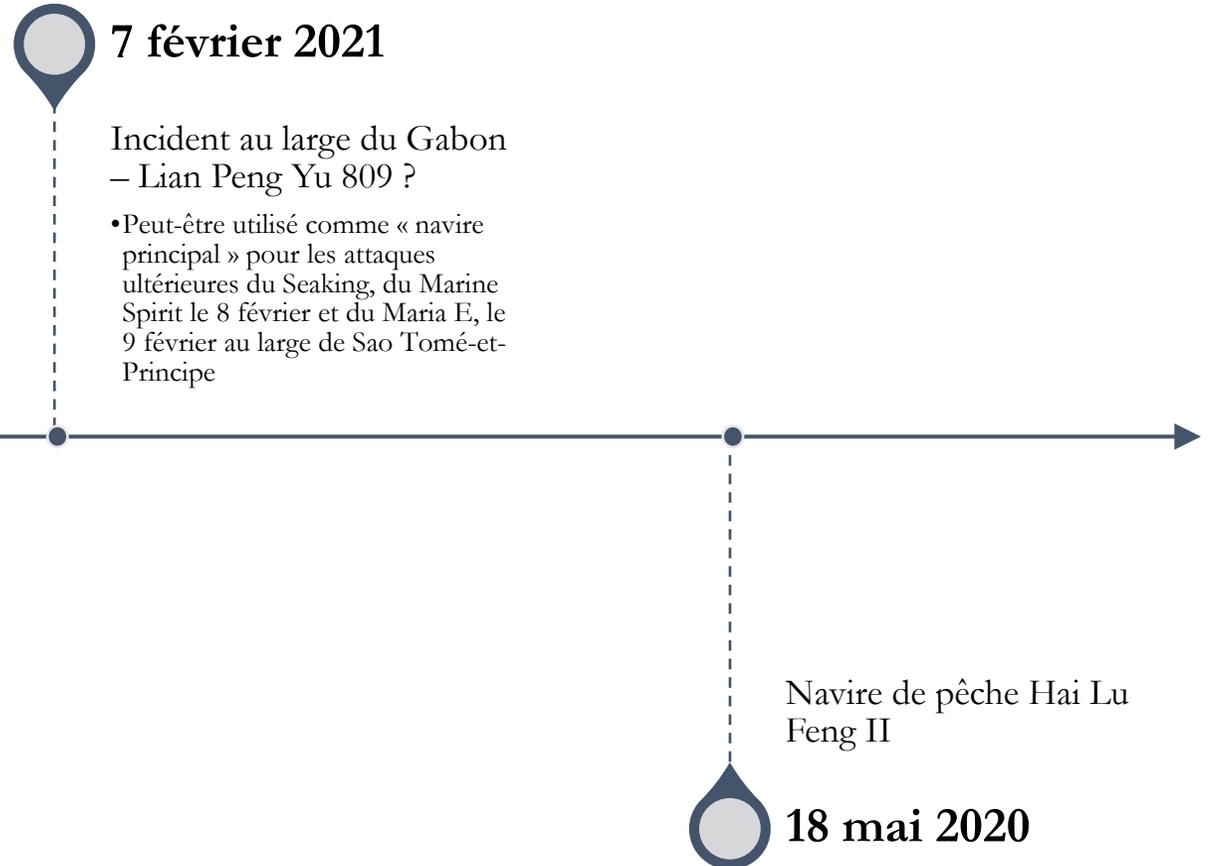
Les chiffres parlent d'eux-mêmes : le coût financier de la pêche INN et de la piraterie en Afrique

Pêche INN	Piraterie
<ul style="list-style-type: none">L'Afrique a perdu 200 milliards de dollars en cinquante ans de pêche illégale (UA, 2013).<ul style="list-style-type: none">Six pays de l'Afrique de l'Ouest perdent 2,3 milliards de dollars par an du fait de la pêche INN – la Mauritanie, le Sénégal, la Gambie, la Guinée-Bissau, la Guinée et la Sierra Leone (Doumbouya et al., 2017).En Afrique de l'Ouest, les revenus des pêcheurs artisanaux ont chuté de près de 40 % par bateau au cours de la dernière décennie (Banque mondiale, 2016).Cela représente 40 à 65 % des prises légalement déclarées (Okafor-Yarwood et al., 2020)	<ul style="list-style-type: none">0,9 et 3,3 milliards de dollars – golfe d'Aden (Besley et al., 2012).<ul style="list-style-type: none">500 millions de dollars versés en rançons – de 2008 à 2012 (Freeman, 2020)818,1 million de dollars – golfe de Guinée, près du quart de cette somme a été consacré à la sécurité maritime.<ul style="list-style-type: none">4 millions de dollars en rançons chaque année (Jacobsen et al., 2021)<ul style="list-style-type: none">52 millions de dollars – de 2008 à 2020.

Réponse internationale à la pêche INN et à la piraterie en Afrique

Pêche INN	Piraterie
<ul style="list-style-type: none">• AUCUNE !• En Sierra Leone, en Guinée, en Namibie et en Guinée-Bissau, les flottes de pêche en eaux lointaines (DWF) bénéficient de respectivement 27 %, 35 %, 41 % et 42 % de la valeur totale des prises, sous forme de subventions en faveur de la pêche (Oceana, 2021).	<p>GOLFE D'ADEN</p> <ul style="list-style-type: none">• Le Conseil de sécurité des Nations unies (ONU) a adopté diverses résolutions et déclarations. Les résolutions suivantes : 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011), 2020 (2011), 2077 (2012) 2125 (2013), 2184 (2014), 2246 (2015), 2316 (2016) et 2383 (2017).• Il y a également les déclarations du président de l'ONU (S/PRST/2010/16) du 25 août 2010 et (S/PRST/2012/24) du 19 novembre 2012 sur la piraterie.• En 2018, le Conseil de sécurité des Nations unies a adopté la résolution 2442 (2018) en vertu du chapitre VII de sa Charte, condamnant et déplorant tous les actes de piraterie et vols à main armée commis en mer, au large des côtes somaliennes (ONU, 2018). <p>GOLFE DE GUINÉE</p> <ul style="list-style-type: none">• Résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012)• Déclaration du président du Conseil de sécurité des Nations unies à l'égard de la piraterie et des vols à main armée en mer, au large du golfe de Guinée

Pourquoi une approche globale de la sécurité maritime est-elle nécessaire ?



Réponse de l'Afrique contre la pêche INN et à la piraterie

Pêche INN	Piraterie
<ul style="list-style-type: none">• Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PSMA) – signé ou ratifié par 25 des 38 états.• Organisations régionales de gestion des pêches et organismes consultatifs régionaux des pêches<ul style="list-style-type: none">• Comité des Pêches pour le Centre-Ouest du golfe de Guinée• Commission sous-régionale des pêches (CSRP)• Commission Régionale des Pêches du golfe de Guinée	<ul style="list-style-type: none">• Code de conduite de Djibouti<ul style="list-style-type: none">• Centre Régional de Coordination des Operations (CRCO) des Seychelles• Centre de fusion de l'information maritime (CRFIM)• Architecture régionale de sécurité maritime pour l'est et le sud de l'Afrique et pour l'océan Indien (ESA-IO)• Code de conduite de Yaoundé<ul style="list-style-type: none">• CRESMAC et CRESMAO• CMCC – zones D, E, F, G et A, avec les COM et les CCI au premier rang• Développement logiciel YARIS et TESS. YARIS améliore la connaissance de la situation maritime dans le golfe de Guinée• Partage des informations et désamorçage des conflits – GOG/MCF/SHADE – suite au succès de la plateforme SHADE dans l'océan Indien et en Somalie.• Deep-Blue et Falcon Eye au Nigeria

Quelques progrès – exemples dans le golfe de Guinée

Nigeria :

- Trois hommes ont reçu une amende de 26 300 dollars chacun pour avoir payé une rançon et avoir dissimulé des informations sur l'enlèvement de l'équipage du *MV Elobey VI* au large des côtes de la Guinée équatoriale
- Reconnaissance de culpabilité et condamnation de 10 pirates qui avaient abordé le navire de pêche chinois HAILUFENG 11 le 15 mai 2020, écopant de 12 ans de prison et d'une amende d'un million de nairas chacun.

Togo :

- Reconnaissance de culpabilité et condamnation de 8 pirates (incarcération de 12 à 20 ans) qui avaient abordé le pétrolier G-1 Dona le 12 mai 2019.

La piraterie de 2018 à 2021

	2018	2019	2020	2021
1er tr.	35	31	34	20
2e tr.	16	20	27	09
3e tr.	15	21	17	-
4e tr.	29	31	45	-
Total	95	103	123	-

Vers une réponse africaine globale à la criminalité maritime.

- Code de conduite de Yaoundé (2013)
 - YAMS
- Code de conduite de Djibouti (2019)
 - Centre Régional de Coordination des Operations (CRCO) des Seychelles
 - Centre de fusion de l'information maritime (CRFIM)
- L'Initiative 5+5 Défense en Méditerranée, en collaboration avec les organisations régionales de gestion des pêches et les organismes consultatifs régionaux des pêches.
- À la lumière de la marée noire du 25 juillet à Maurice, du fait du nombre de pays pétroliers sur le continent et du caractère inéluctable de la pollution pétrolière, il est nécessaire de disposer d'une unité stratégique qui peut planifier proactivement – à la fois aux niveaux national et régional – les catastrophes environnementales maritimes.

Vers une réponse africaine à la criminalité maritime

- Une leçon à tirer des nations insulaires du Pacifique – l'Accord de Nauru. L'ACCORD DE NAURU comporte trois dispositions :
 - La mise en place d'un registre régional des navires de pêche étrangers, et l'obligation pour tous les navires titulaires d'un permis d'être munis d'un système de communication automatique de localisation (ALC).
 - L'interdiction du transbordement en mer et l'exigence qu'un dispositif de localisation électronique et de transfert de données soit installé sur le navire.
 - L'interdiction faite aux vaisseaux de pêche de travailler dans les zones de haute mer adjacentes aux ZEE, à titre de condition de leurs licences.

Conclusion

C'est l'océan qui est la frontière de l'Afrique. Pour tirer parti des opportunités qui s'offrent à eux, les états côtiers doivent déployer de véritables efforts collectifs pour répondre d'une façon globale aux menaces maritimes, sans prioriser une des menaces par rapport aux autres.