

Piraterie maritime dans la région de l’Afrique orientale, australe et de l’océan indien (AfOA-OI) : Enjeux, défis sécuritaires et perspectives

BEN AMINE ABDOU¹

Abstract : The piracy and marine insecurity are real threats to the peace and stability of the eastern, southern africa and indian-oceanic, and have a negative impact on marine navigation, the exploitation of marine resources and the free movement of goods and people, a prerequisite for economic integration. These threats persist in the region because of the precariousness of life in certain areas, but also because no single state in the region is able to respond to these threats independently of others. The Regional Economic Communities (RECs) of the region have therefore pooled their efforts to secure shipping and maritime activities, but the mechanisms put in place to combat this scourge require more resources to be effective and permanent.

Key words : Piracy, maritime security, Indian Ocean, Eastern and Southern Africa, Regional Economic Communities (RECs).

Résumé : La piraterie et l’insécurité maritime constituent de véritables menaces à la paix et à la stabilité de l’Afrique orientale, australe et indianocéanique, et ont un impact négatif sur la navigation maritime, à l’exploitation des ressources marines et à la libre circulation des biens et des personnes, condition préalable à l’intégration économique. Ces menaces perdurent dans la région à cause de la précarité de la vie dans certaines zones, mais aussi, par le fait qu’indépendamment des autres, aucun Etat de la région n’est en mesure à lui seul de répondre à ces menaces. Les CER de la région ont donc mis en commun leurs efforts afin de sécuriser la navigation et les activités maritimes, mais les mécanismes mis en place pour lutter contre ce fléau nécessitent plus de moyens, pour être efficaces et permanents.

Mots clés : Piraterie, sécurité maritime, Océan Indien, Afrique orientale et australe, communauté économique régionale.

Date of Submission: 06-11-2022

Date of Acceptance: 20-11-2022

I. Introduction

En tant que point de contact entre le continent africain, asiatique et océanique, route maritime qui abrite plus de 30%² du trafic maritime mondial, l’océan indien est en proie de toutes sortes de criminalités liées aux attaques de pirates, créant ainsi une situation d’insécurité dans les routes maritimes qui le traversent et favorisant le développement de toutes sortes de criminalités transnationales en mer et sur la terre ferme.

Toujours d’actualité, la piraterie maritime représente à présent une préoccupation internationale dans la mesure où elle touche le commerce maritime international et la circulation libre et sécurisée des biens et des personnes. En ce sens, pour faire face à cette menace non conventionnelle, des concertations politiques se font au plus haut niveau sur le plan international et régional.

La piraterie est définie par la Charte de Lomé de 2016 sur la sûreté et la sécurité de la navigation maritime et le développement en Afrique comme « *tout acte illicite de violence ou de détention, commis à de fins privées par l’équipage ou des passagers d’un navire ou un avion privé et dirigé : en haute mer contre un navire..., ou contre des personnes ou des biens à bord de ces navires..., hors de la juridiction d’un Etat [ou]*

¹BEN AMINE Abdou est Doctorant en Droit Public et Sciences Politiques à l’Université Mohammed V de Rabat (Maroc), Faculté des Sciences Juridiques, Economique, et Sociales-Agdal, Rabat (FSJES-Agdal).

²PERON-DOISE Marianne, « Piraterie et insécurité maritime dans l’Ouest de l’océan Indien : quelles perspectives régionales ? », *Revue Défense Nationale*, 2016/7 (N° 792), p. 99-104. DOI : 10.3917/rdna.792.0099. URL : <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-7-page-99.htm>

tout acte d'incitation ou de facilitation volontaire d'un acte décrit [dans cet article] ³». Des actes devenus très courants dans le bassin indianocéanique et les côtes orientales et australes de l'Afrique.

La prolifération des attaques de pirates, dans l'océan indien, est favorisée par le fait que les Etats de la région ne disposent pas des capacités institutionnelles, militaires et technologiques suffisantes pour lutter contre ce phénomène en mer comme sur terre mais aussi aux conditions de vie très difficiles qui poussent les populations locales à recourir à la violence contre les navires pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leurs familles. Un phénomène qui met à mal les efforts des Etats de la région dans le processus d'intégration visant à faciliter la libre circulation des marchandises et des personnes en mer et sur terre.

La piraterie maritime qui sévit dans l'océan indien touche non seulement les pays de la région, mais aussi tout le reste du monde à cause de l'importance stratégique des routes maritimes qui le traversent. Cependant, malgré la persistance de cette menace, ces effets sur le commerce maritime dans la zone concernée restent moins importants, à cause du volume d'échange de moins en moins important, même s'il s'agit tout de même d'une entrave avérée à la liberté de circuler en mer.

Ainsi, la lutte contre cette menace transnationale nécessite des actions concertées des Etats et organisations régionales, de l'Union africaine, de la communauté internationale et des partenaires économiques qui ont des intérêts économiques dans la zone, notamment l'Union Européenne qui se présente comme acteur incontournable dans la lutte contre l'insécurité maritime dans la zone AfOA-OI.

En s'appuyant sur les textes juridiques qui encadrent les actions internationales, régionales, et profitant de l'expertise des acteurs internationaux qui travaillent dans la lutte contre la criminalité transnationale à savoir l'ONUDC et Interpol, la Commission de l'Océan Indien, et les CER africaines notamment le Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA), la Communauté des Etats de l'Afrique de l'Est (EAC), et l'Autorité Intergouvernementale pour le développement (IGAD), se sont engagés dans la mise en place d'une architecture supranationale, de lutte contre l'insécurité maritime dans la sous-région en réunissant leurs forces afin de dépasser les limites sécuritaires de leurs pays respectifs et assurer une circulation libre et sécurisée des navires.

Zone maritime avec les intérêts économiques et géopolitiques très importants, et où des puissances étrangères s'y sont installées sans impact réel sur la sécurisation de la zone, il sera question, ici, de nous interroger sur l'impact de la piraterie dans la vie sociopolitique et économique de la région, et le rôle des CER de l'Union Africaine dans la mise en place d'une architecture régionale de lutte contre l'insécurité maritime.

Ce travail portera sur les différents risques sécuritaires que cause la piraterie maritime en Afrique orientale, australe et indianocéanique, notamment les actes criminels transnationaux et les menaces à la libre circulation des biens et des personnes (I) ; mais aussi, aux différents mécanismes mis en place par les Etats de la région pour contrecarrer les groupes de pirates qui sévissent dans la région et les défis à relever afin de renforcer la sécurité maritime (II).

II. Les menaces de la piraterie maritime dans la zone AfOA-OI

Le développement de la criminalité maritime en AfOA-OI est sans doute le résultat de la situation sociopolitique de l'Etat somalien, mais aussi aux conditions de vie très compliquées qui créent la « *nécessité* », pour ces populations sans perspectives de recourir aux actes de piraterie pour vivre, étant délaissées par les autorités ou échappant aux contrôles des autorités. Cette situation crée une situation d'insécurité qui dépasse les simples attaques de navire en mer.

En effet, ce phénomène expose aux Etats de la région de l'Afrique Orientale, Australe et l'océan indien, en plus des menaces liées aux actes de piraterie, à des risques de prolifération de l'insécurité sur terre à cause des difficultés d'accès à certaines zones où les pirates opèrent et servent de ces espaces pour d'autres actes criminels qui renforcent la criminalité sur terre (A) ; elle impacte aussi très négativement la circulation libre et sécurisée des biens et de personne dans l'océan indien (B).

A. La criminalité transnationale en mer et sur terre

Les ports maritimes de l'océan indien et des pays d'Afrique orientale et australe sont très vulnérables à la criminalité transnationale liée à la piraterie maritime. L'importance de la piraterie dans la zone a permis le développement de zones d'insécurité favorisant la présence d'autres phénomènes qui menacent la sécurité régionale, notamment la contrebande, la pêche illégale, les flux de trafic d'êtres humains, et le trafic d'armes qui renforcent les capacités des groupes terroristes sur terre⁴... Etc.

³ Art. 1, Al. 3 de la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritime et le développement en Afrique, adoptée par la session extraordinaire de la conférence de l'UA tenue à Lomé, au Togo, le 15 octobre 2016.

⁴COI, « *Sécuriser les frontières maritimes notamment contre le trafic d'être humain* », Paix, stabilité et sécurité maritime, Sep 2018.

La situation sociopolitique en Somalie et le contrôle qu'exercent des groupes armés dans le territoire où les pirates préparent et exécutent les attaques des navires dans la zone, mais aussi d'autres actes illégaux notamment la traite des êtres humains et de trafic illicite de migrants somaliens et éthiopiens depuis *Bossasso*, le principal port commercial du Puntland, une région autoproclamée autonome dans le nord-est de la *Somalie* qui est l'une des plaques tournantes les plus actives pour la traite d'êtres humains au monde⁵, a aussi renforcé le terrorisme car échappant au contrôle des autorités locales, la région est devenue une zone de non droit où tous les moyens sont bons pour survivre y compris piraterie devenue « *l'activité principale* »⁶ et l'installation de groupes terroristes opérant en Somalie et dans les Etats voisins notamment le *Kenya*, tel que le groupe terroriste d'Al-Shabab⁷.

En effet, les pirates et les terroristes, pour perdurer, ont besoin de contrôler un territoire qui va leur permettre de préparer les attaques mais aussi qui facilitera les échanges entre terroristes, pirates et trafiquants d'armes ou d'autres produits illicites, et accueillir les otages en attendant le paiement des rançons. Autrement, cette partie de la Somalie qui échappe au contrôle des autorités offre aux pirates et d'autres criminels internationaux, notamment les trafiquants d'êtres humains et d'armes, contrebandiers et terroristes, un terrain propice pour préparer et exécuter leurs actes.

Les autorités régionales et partenaires internationaux sont convaincus que ce fléau persistant de piraterie maritime a un impact sur la paix, la sécurité, la stabilité et la sécurité maritime, qu'il a des liens avec la criminalité transnationale organisée, ainsi qu'avec les activités terroristes et les défis qu'elle pose au développement du secteur privé régional, au commerce régional et international, à l'intégration économique et au développement de la région⁸. En effet, cette menace prive de la région de plusieurs ressources économiques à commencer par le recul de l'activité économique de la pêche, ce qui augmente encore les difficultés de la vie régionale, la persistance de la pauvreté et le chômage, cause directe du développement des réseaux de trafics de migrant alimenté par cette jeunesse qui a perdu confiance en l'avenir.

Les moyens militaires et techniques des Etats de la région et leurs incapacités à assurer la sécurité de leurs eaux territoriales, ne font que renforcer et donner plus de manœuvres aux pirates et autres criminels agissant dans la zone. Cela facilite les actes de piraterie et de vol à main armée en mer, le terrorisme maritime et terrestre, la pêche illégale et la surpêche illicite, et beaucoup d'autres crimes notamment écologiques notamment les naufrages délibérés, les déversements intentionnels d'hydrocarbures et l'immersion de déchets toxiques⁹.

Cette zone d'insécurité qui s'est développée au fil des années est surtout le résultat du manque de moyens militaires suffisants et des infrastructures tactiques pour les marines nationales des pays de la zone pour une sécurité totale et permanente de la zone. Cependant, étant une zone à forte compétition stratégique et l'intérêt pour la surveillance d'un axe majeur pour le commerce international, certaines puissances interviennent dans l'océan rien pour sécuriser leurs intérêts économiques ou dans la lutte contre le terrorisme. Au moins quatre puissances navales, entretenant des rapports contrastés entre elles, s'y positionnent comme prédominantes, à savoir les États-Unis, la France, l'Inde et depuis peu la Chine¹⁰.

La présence des militaires étrangers dans la zone a eu un impact positif dans la lutte contre les attaques de pirates. En effet, le nombre d'attaques dans la zone était réduit à zéro en 2012. Cependant, pendant que tout le monde pensait que la menace était écartée, en 2017, un pétrolier (*Aris 13*), battant pavillon des Comores, et son

⁵ OIM, « *L'OIM en Somalie forme la police aux techniques d'enquête sur la traite des personnes* », communiqué, janvier 2016.

⁶ GOBILLARD Julie, « *Les réponses du Kenya aux défis sécuritaires somaliens* », *Revue internationale et stratégique*, 2011/3 (n° 83), p. 41. DOI : 10.3917/ris.083.0040. URL : <https://www.cairn.info/revue-internationale-et-strategique-2011-3-page-40.htm>

⁷ EUDELIN Hugues, « *Le terrorisme maritime, une menace réelle pour la stabilité mondiale* », *Hérodote*, 2016/4 (N° 163), p. 21. DOI : 10.3917/her.163.0009. URL : <https://www.cairn.info/revue-herodote-2016-4-page-9.htm>

⁸ Le Monde, communiqué conjoint, des ministres et la Haute Représentante de l'Union européenne lors de la « deuxième réunion ministérielle régionale sur la piraterie et la sécurité maritime dans la région de l'Afrique orientale et australe et l'océan Indien », Maurice, octobre 2010. URL : <https://www.temoignages.re/international/monde/lutter-ensemble-contre-la-piraterie,46028>

⁹ COI, « *L'insécurité maritime à travers l'Afrique : Cas de l'AfOA-OI* », unité antipiraterie de la COI, MASE Programme, mars 2018, p.5.

¹⁰ Isabelle Saint-Mézard : « *Quelles architectures de sécurité pour l'océan Indien ?* », *Hérodote* 2012/2, Géopolitique de l'océan Indien, p. 129-149.

équipage Sri-lankais, était la cible d'une attaque de pirates au large alors qu'il transportait du gaz et pétrole entre Djibouti et Mogadiscio¹¹.

Cela montre que présence de ces superpuissances ne change pas vraiment la situation du fait que ces dernières ne font que protéger leurs intérêts économiques. Donc, sans contrôle permanent, les pirates peuvent attaquer à tout moment, la région reste une zone à risque où, en plus des pirates et terroristes qui sévissent, sont déversés en masse des déchets qui détruisent la biodiversité marine, favorise la contrebande, les ventes de produits dangereux, notamment des armes et drogues aux groupes armés qui menacent la paix et la sécurité sur terre.

Ces puissances bien qu'elles jouent un rôle non négligeable dans la lutte contre les attaques de pirates, ou d'autres menaces qui pèsent sur la zone, elles ne couvrent que les zones d'intérêt pour elles laissant ainsi planer des menaces à libertés de circulation des biens et des personnes dans l'océan indien et les mers environnantes.

Les Etats de la région manquent considérablement de moyens financiers et militaires pour faire face à l'insécurité maritime qui rends la zone de moins en moins attractive pour les investisseurs, mais aussi rend la vie plus chère avec les recours à des sociétés de sécurité privé pour les navires de Fret mais aussi de passagers. En plus de rendre la circulation des biens et des personnes plus difficiles, ces menaces créent des dépenses qui font que les produits importés coutent plus chers dans une région où les importations sont plus importantes.

B. Les menaces à la libre circulation des marchandises et des personnes en mer

L'activité commerciale régionale et la circulation des biens et des personnes entre les pays de la région indianocéanique et de l'Afrique orientale et australe sont directement liée à la navigation maritime régionale et internationale. Et la plus grande partie du commerce des pays de de la région transite dans les ports et routes maritimes de l'océan indien. Les navires qui transportant les marchandises et les personnes entre les pays de la zone et en provenance de l'Asie ou d'ailleurs se trouvent confronter à la menace des pirates qui terrorisent la région.

Effectivement, la traversé de la mer Rouge, par le golfe d'Aden et des routes maritimes de l'océan indien, la concentration des navires sur ces itinéraires présentés comme de véritables routes maritimes qui, localisées principalement dans les eaux internationales, et censées être des espaces de libre circulation, les exposent à plusieurs menaces en l'absence de contrôles permanents de la partdes autorités régionales.

Ces autoroutes maritimes qui relient les pôles économiques mondiaux notamment l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie orientale et passant par les côtes africaines, traversent des espaces très sensibles. En effet, aux flux des marchandises diverses acheminées par porte-conteneurs s'ajoutent les flux pétroliers à partir du Moyen-Orient, région qui compte à elle seule pour 30 % de la production mondiale de pétrole et pour plus de 40 % des exportations mondiales de produits bruts et raffinés¹². Sur ce segment se localisent les détroits d'Ormuz, de Bab-el-Mandeb, le canal de Suez et sur la route de l'Asie orientale le détroit de Malacca, quatre points de passage essentiels pour le trafic maritime mondial, menant tous vers l'Océan indien, sont dans des régions à la situation géopolitique instable.

La faiblesse des États riverains à assurer un contrôle permanent s'est traduite par des actes de piraterie avec au mieux et le plus souvent un simple rançonnement des équipages, au pire un détournement des navires et de la cargaison lorsque les assaillants appartiennent au crime organisé, voire à des groupes terroristes. C'est notamment le cas le long des côtes somaliennes face au détroit de Bab-el-Mandeb et le long des côtes indonésiennes face au détroit de Malacca avec 50 actes de piraterie en 2006, soit 40 % du total mondial selon le Bureau maritime international¹³.

Dans le cas des groupes de pirates qui opèrent en Somalie, l'attaque des navires vise deux objectifs : notamment le vol des marchandises transportés par les navires, qui seront par la suite revendues en contrebande, et la prise d'otages pour la demande des rançons qui sont distribuées aux membres ou aux investisseurs¹⁴, ce qui

¹¹ Airbus, « un pétrolier détourné retrouvé avec l'aide de Pléiades », Mars 2017. URL : <https://www.intelligence-airbusds.com/newsroom/case-studies/defence/hijacked-oil-tanker-found-with-pleiades/>

¹²Frémont, Antoine. « Les routes maritimes : nouvel enjeu des relations internationales ? », *Revue internationale et stratégique*, vol. 69, no. 1, 2008, p. 27. URL : <https://www.cairn.info/revue-internationale-et-strategique-2008-1-page-17.htm>

¹³FRECON Éric, « La dimension terrestre des pirateries somaliennes et indonésiennes », *Hérodote*, 2009/3 (n° 134), p. 80-106. DOI : 10.3917/her.134.0670. URL : <https://www.cairn.info/revue-herodote-2009-3-page-80.htm>

¹⁴Koffi Éric Konan. *Les risques liés au transport maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes*. Thèse de doctorat en Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2018, p. 18. URL : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-03101171/document>

laisse comprendre qu'il y a une protection et des investissements derrière les pirates somaliens qui bénéficient des réseaux de protection très puissants dans une zone où l'Etat soudanais n'exerce pas sa souveraineté.

La situation particulière de la zone indianocéanique et la partie de l'Afrique orientale et australe est bien particulière car malgré une période de calme observée ces dernières années, les menaces de pirates planent toujours et impactent profondément l'économie régionale et internationale. En effet, pour ce qu'est de l'impact économique de la piraterie maritime est significative dans la mesure où le montant des rançons payées pour la libération des navires et de leurs équipages augmente de façon significative. Passant de 150 000 Dollars en 2005 à 3,4 millions de Dollars, puis à 11 millions de Dollars en 2012¹⁵, et les compagnies maritimes ont vu leurs dépenses augmenter avec un impact économique global de 7 à 12 milliards de dollars par an¹⁶, lié à l'augmentation des primes d'assurance, à la diminution d'activité économique dans la zone, à la dépréciation des marchandises en cas de détournement et de retenue du navire ou encore à l'allongement des trajets pour éviter dans la zone ce qui génère des coûts supplémentaires sur la consommation en carburant et logiquement une augmentation des prix des produits importés¹⁷.

De même, à la perturbation des activités économiques en mer, notamment la libre circulation des marchandises et les différentes limites qu'impose la piraterie maritime, viennent s'ajouter un coût humain et des limites à la liberté de circuler des personnes puisqu'elle constitue un risque pour la sécurité des équipages. Ce n'est plus seulement le navire qui est visé, mais aussi son équipage, dont la libération est monnayable par le biais de rançon¹⁸.

Ainsi, les navires qui traversent les routes maritimes de l'océan indien et longeant les côtes de l'Afrique orientale et australe font face à ces menaces qui mettent à mal les efforts d'intégration régionale initiée par les Etats membres des CER de la région où la libre circulation des biens et services reste la base. C'est d'ailleurs pour cette raison que les Communautés Economiques Régionales de l'Afrique orientale et australe et la Commission de l'Océan indien se sont engagées dans la gestion coopérative et la lutte contre les actes de piraterie dans la Zone.

Cependant, malgré cette volonté affichée des Etats de la région, force est de constater que la mise en œuvre des mécanismes et programmes régionaux de lutte contre la piraterie maritime et autres crimes transnationaux en mers fait face à des défis liés aux moyens économiques, militaires et infrastructurels des Etats impliqués dans les processus, notamment le manque de moyens financiers et de bâtiments militaires des marines nationales pour assurer un contrôle permanent.

II. Renforcement de la sécurité maritime et la lutte contre la piraterie maritime dans la zone AfOA-OI

Face à l'insécurité maritime et son impact sur la vie socioéconomique et politique de la région, notamment la prolifération du terrorisme terrestre et maritime et le replanissement de l'activité maritime, voire l'augmentation des prix dû à l'augmentation du fret (recours à des sociétés de sécurité privée, contourner les zones à risques à prolongeant les chemins et donc la consommation en hydrocarbure), les Communautés Economiques régionales, notamment l'East Africa Community (EAC), l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD), le Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA) et la Commission de l'Océan Indien (COI), ont réunis leurs efforts pour endiguer voire finir avec l'insécurité maritime dans l'océan indien.

Cependant, les mécanismes de cette coopération régionale dans la lutte contre les actes de piraterie en mer et d'autres crimes transnationaux qui menacent la circulation des personnes et des marchandises font face à de nombreux défis pour leur mise en œuvre. Il sera alors question dans ce paragraphe de trouver des solutions pour surmonter les limites à la mise en œuvre des programmes et mécanismes de lutte contre la piraterie maritime (A) ; et trouver des perspectives de renforcement de la sécurité maritime dans l'océan indien et les mers longeant les côtes orientales et australes du continent africain (B).

¹⁵ The World Bank, « The pirates of Somalia : Ending the threat, rebuilding a nation », Régional Vice-Présidency for Africa, 2013.

¹⁶ A. BOWDEN, « The economic cost of maritime piracy, One Earth Future », décembre 2010, p.2 :

¹⁷ S. MIRIBEL, « Actes de Piraterie : en 2011 le prix du blé au Kenya a augmenté de 16 USD la tonne en raison de la piraterie », Gazette CAMP, n°28, p.4.

¹⁸ O. PURCELL, « La détestable expansion de la piraterie », Gazette CAMP, n°19, p.5/ Voir également R. CLIFT et S. CORDONNIER, sur « La piraterie somalienne : le prix d'une vie », DMF 2012. 408 / édition Larcier 2011, p. 22.

A. Les programmes régionaux de lutte contre la piraterie maritime en AfOA-OI

Le développement du commerce entre l'Asie et le reste du monde, faisant des routes maritimes indianocéaniques les plus fréquentées au monde par les navires marchands et les bateaux de croisières, touristiques et de transports de passagers entre les îles et pays de l'Océan Indien, la circulation par voie maritime dans la zone attire alors les menaces maritimes, notamment les actes de piraterie, de vol à main armées en mers ou de terrorisme maritime. Il convient aussi de rappeler, que les causes profondes de ces menaces se trouvent dans l'instabilité socio politique des États¹⁹. En effet, en Somalie, la situation d'anarchie totale, de perte de contrôle et l'absence d'organes institutionnels d'un État décomposé, rend les moyens habituels de coopération régionale pour la prévention et la répression de la piraterie absolument indispensables. Autrement l'instabilité politique et la persistance des conflits armés, de la famine mais aussi l'aspiration à un bien-être social, pour les populations locales, sont les causes directes de la mise en place des réseaux criminels et de la piraterie dans l'Océan indien²⁰.

Pour y faire face, plusieurs programmes ont vu le jour, dans le cadre de la gestion coopérative des risques liés à l'insécurité maritime dans l'Océan Indien et au large des côtes orientales et australes du continent, entre la COI, COMESA et l'IGAD. Effectivement, afin de stabiliser la zone et en finir avec le règne des pirates somaliens qui sévissent et terrorisent les bateaux transportant les marchandises et les personnes, ces CER se sont réunies dans le cadre de plusieurs mécanismes et programmes de coopération pour mettre fin aux attaques des pirates dans l'océan et dans le canal de Mozambique.

D'abord, s'agissant des mécanismes juridiques applicables à l'infraction de piraterie maritime, les États de la région s'appuient sur les conventions internationales existantes notamment celle des Nations unies telle que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la Charte africaine de la sûreté et la sécurité maritime et le développement en Afrique. Cette dernière, invite les États de la région à prendre des dispositions sous régionales et bilatérales afin de lutter efficacement contre l'insécurité maritime²¹.

Cependant, les configurations de la piraterie échappent au cadre juridique international en vigueur qui demande, afin de dépasser les lacunes juridiques, plus d'uniformisation en la matière. La piraterie maritime pose le problème de l'efficacité de son encadrement juridique quant à la possibilité de la poursuite judiciaire des présumés auteurs. Les États ont jusqu'ici par le biais de Conventions, Traités, de Résolutions, de codes, et d'accords régionaux et bilatéraux tenté de résoudre la question de la piraterie maritime sans impact réel²².

Pour cela, afin de dépasser les problèmes d'ordre juridiques, les États de la région, à travers les CER, se sont réunis autour des institutions internationales en charge de la lutte contre la criminalité transnationale, notamment Interpol, l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDD), et des experts de l'UE (principale bailleur des programmes en cours) et d'autres partenaires au développement pour mettre en place des programmes de lutte contre les pirates et sécuriser la navigation maritime. Il s'agit de deux programmes phares :

Premièrement, un accord de coopération entre les trois CER de l'UA, à savoir le COMESA, l'EAC et l'IGAD, et la COI donne naissance au programme MASE qui vise à promouvoir la sécurité et la sûreté en mer dans le bassin occidental de l'océan Indien. Ce programme comporte cinq domaines de résultats mis en œuvre par les organisations régionales à savoir : la mise en place de moyens de subsistance alternatifs par le biais d'initiatives de développement professionnel et de plaidoyer contre la piraterie et soutenir les mécanismes de coordination maritime en Somalie.

De même, il vise à renforcer les capacités juridiques, législatives et infrastructurelles nationales et régionales en matière d'arrestation, de transfert, de détention et de poursuite des pirates et aussi s'appuyer sur les institutions du COMESA pour renforcer les capacités régionales à perturber les réseaux financiers des chefs pirates et de leurs financiers tout en s'attaquant aux facteurs structurels de vulnérabilité et en minimisant l'impact économique de la piraterie. Et en même temps, afin de pallier aux disparités juridiques à conduire, à terme, à la collaboration des normes pénales dans le domaine des infractions maritimes.

Aussi, ce programme tient à renforcer les capacités nationales et régionales pour les tâches maritimes et des fonctions de soutien notamment la coordination régionale et échange d'informations. Il s'agit d'un

¹⁹ COI, COMESA, EAC et IGAD, « Programme MASE : Renforcer la sécurité maritime dans l'Océan Indien occidental », centre régional de fusion d'information maritime, 2020, p.3.

²⁰ Piernas JIMÉNEZ, Carlos. Los estados fracasados y el derecho internacional : el caso de Somalia. Revista española de derecho internacional. Madrid LXII (1) :17-59, 2010. p.19

²¹ Art. 3 de la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritime et le développement en Afrique, adoptée par la session extraordinaire de la conférence de l'UA tenue à Lomé, au Togo, le 15 octobre 2016.

²² Michael J. Struett, Mark T. Nance et Diane Armstrong, « Naviguer dans le complexe du régime de piraterie maritime », Gouvernance mondiale, Vol. 19, n° 1 (janvier-mars 2013), p. 93-104 (12 pages), p.97. URL : <https://www.jstor.org/stable/24526243>

programme, financé à hauteur de 37,5 millions d'euros sur la période 2013-2020 par l'Union européenne, en étroite collaboration avec de nombreux acteurs de la sécurité et du développement, dont les missions européennes EUNAVFOR Atalanta et EUCAPNESTOR, les agences onusiennes (ONUDC, FAO), Interpol²³.

MASE permet aux CER et à la COI de renforcer leurs capacités d'action et avoir des résultats concrets dans les domaines de la sécurité, de la gouvernance maritime, ainsi que sur les questions de nature économique comme les conditions de vie des communautés côtières, qui sont un facteur déterminant de criminalité maritime et terrestre.

Les Etats partenaires se sont engagés à tirer parti des alliances possibles dans la mise en œuvre des activités du programme MASE en appui aux organismes nationaux chargés de l'application des lois, notamment les institutions de régulation financière et les agences chargées du maintien de l'ordre afin de réduire les marges de manœuvres des organisations criminelles qui opèrent sur terre et en mer.

En deuxième lieu, le programme « *Port security and safety of navigation*²⁴ » a été mis en œuvre initialement pas la COI sur financement de l'UE avec l'appui technique de l'ONUDC, Interpol et l'Organisation maritime internationale (OMI). Ce projet vise à approfondir la collaboration de la COI avec les organisations régionales (COMESA, EAC, SADC, APIOI, PMAESA), et internationales (CGPCS, EUNAVFOR, WCO) dans les projets et programmes en cours notamment MASE et CRIMLEA²⁵.

Ce programme vise le renforcement de trois domaines essentiels notamment à savoir le renforcement des capacités des autorités chargé de la sûreté de la navigation dans la région de l'AfOA-OI, l'élaboration de la législation sur la sûreté portuaire et le cadre de conformité correspondant à la zone et la mise en œuvre d'un mécanisme régional de partage d'informations et un système d'échange de données sur le fret et les passagers.

Enfin, les deux programmes mettent en place des opérations militaires conjointes des Etats de la région et des patrouilles au large des côtes africaines de l'océan indien et dans les zones identifiées comme étant des points chauds de la piraterie. Ces opérations ne sont pas permanentes et laissent donc la possibilité aux pirates de continuer les attaques.

Depuis la mise en place des deux programmes dans l'océan indien, des résultats positifs sont enregistrés. En effet, les attaques de pirates sont très rares et les routes qui le traversent ne sont plus considérées comme étant très dangereuses. Cependant, l'exécution des programmes se heurte à des défis à la fois économiques, géopolitiques et politiques dont leur dépassement ne fera que renforcer la sécurité maritime de manière permanente dans la région.

B. Défis et perspectives de renforcement de la sécurité maritime régionale

La lutte contre l'insécurité maritime, dans l'océan indien et sur les côtes orientales et australes du continent, fait face à plusieurs obstacles liés à la configuration des acteurs impliqués, des cadres juridiques, des questions politiques et géopolitiques et aux moyens matériels des acteurs qui restent très dépendants financièrement et militairement. En effet, les trois CER engagées dans les mécanismes sous régionaux de luttes contre la piraterie maritimes ne disposent pas de moyens financiers suffisant pour financer les programmes, manquent de l'expertise nécessaire pour mettre en œuvre les programmes, manquent de moyens militaires pour assurer les patrouilles de routine dans les zones à fortes présences de pirates mais aussi certains Etats tiennent jalousement à leur souveraineté à cause de certains différends territoriaux non résolus.

D'abord, il faut rappeler que l'insécurité maritime dans la zone est le résultat direct des conditions de vie des populations locales. En ce sens, pour mieux lutter et en finir avec ces pratiques, les acteurs régionaux et internationaux doivent avant tout soutenir l'Etat somalien renforcer sa gouvernance économique, à soutenir le pays à mettre en œuvre des programmes de développement axés sur des opportunités économiques comme alternative à la piraterie et à renforcer la gouvernance maritime.

De même, disposant d'une mer très riche pour la pêche, les Etats de la région doivent coopérer avec les autorités somaliennes pour les faire bénéficier de l'expertise dans le domaine, notamment partager les

²³ COI, « *Le programme MASE, une réponse régionale à l'insécurité en mer* », URL : https://www.commissionoceanindien.org/wp-content/uploads/2019/03/Press_release_MASE_12_April_17.pdf

²⁴ COI, « *Port security and safety of navigation* », 2020, URL : <https://www.commissionoceanindien.org/portfolio-items/securite-portuaire/>

²⁵ INTERPOL, UE, « *CRIMLEA : Law enforcement capacity building in East Africa 2010-2017* ». Le projet *Critical Maritime Routes Law Enforcement Agencies*(CRIMLEA) est lancé en 2010 par Interpol et visait à améliorer la sécurité maritime de neuf pays sélectionnés au sein de l'océan Indien occidental en renforçant les capacités de leurs agences d'application de la loi, de leurs experts/officiers de police judiciaire, de leurs procureurs et garde-côtes afin de combattre les actes de piraterie, les vols à main armée en mer et autres menaces liées à la criminalité organisée en mer. URL : <https://criticalmaritimeroutes.eu/fr/projects/crimlea/>

expériences des programmes nationaux ou régionaux comme le programme *SmartFish*²⁶ qui vise à développer un secteur des pêches durable et générateur de revenus et d'emplois, ce dont le pays a tellement besoin.

Aussi, soutenir les Etats de la région à promouvoir la création d'emploi durables le long des côtes, en faisant la promotion de la pêche artisanale, par la formation des acteurs du secteurs et en encourageant, à travers des investissements, la transformation locale des produits halieutiques et en facilitant leur commercialisation au niveau national, sous régional et international²⁷. En d'autres termes, il faut des mesures économiques soutenues sur le plan national et régional afin de lutter contre le chômage des jeunes, cause directe de l'insécurité en Mer.

L'émergence de la piraterie somalienne a révélé la dépendance des Etats de l'AfOA-OI aux pourvoyeurs extérieurs de sécurité notamment les missions européennes, dont EUNAVFOR Atalanta, OTAN, Etats-Unis...²⁸, auxquels se sont ajoutés des recours à des groupes de sécurités privés, par les navires afin de se protéger contre les attaques²⁹. L'appropriation nationale de la sécurité maritime en AfOA-OI devient une nécessité et doit d'être ambitieuse. En effet, les Etats de la région doivent investir dans la sécurisation des espaces maritimes, fournir les aides nécessaires aux navires traversant leurs espaces de souverainetés à hauteurs des moyens disponibles et faciliter le partage des informations entre les Etats en matière de sécurité maritime. Toutefois, les problèmes économiques auxquels ces pays font face, limitent les investissements, ce qui rend important l'approche régionale.

Effectivement, l'appropriation sous régionale est plus adaptée dans une région où aucun pays ne peut assurer, seul, la sécurisation de sa ZEE à la Haute mer. Ainsi, le regroupement du Kenya, de la Tanzanie, du Mozambique, de Djibouti, de la Somalie, de Maurice, des Seychelles, de l'Union des Comores et de Madagascar au travers du programme MASE qui couvre l'Afrique orientale et australe et l'océan Indien (AfOA-OI) correspond à cet objectif. Toutefois, les Etats membres doivent trouver des moyens financiers et militaires pour s'approprier les mécanismes car les forces de marine déployées dans la région dans le cadre de la FAZOI, ou Atalanta sont pilotés et exécutés par les puissances étrangères.

La mise en œuvre des programmes régionaux nous a permis de tirer un certain nombre de leçons clés. D'abord, en plus de révéler l'incapacité des pays de la région à faire face, seul, aux menaces en mer ou d'exploiter les opportunités, elle nous a révélé aussi l'importance de rendre opérationnelles les mécanismes juridiques et institutionnels issus des accords régionaux visant à instaurer des zones maritimes régionales sécurisées. Cependant, il est important, comme le suggèrent les dispositions du Code de conduite de Djibouti, afin de pallier les limites financières, de réunir les atouts maritimes nationaux sous un cadre commun³⁰.

Evidemment, il serait contreproductif qu'un pays de la région investisse dans des capacités de projection de puissance navale tandis que ses voisins investissent dans des capacités de type garde-côte. L'exemple seychellois nous a prouvé que les garde-côtes représentent bien souvent le dispositif le plus adapté à la lutte contre les menaces maritimes en Afrique³¹. Il est donc souhaitable qu'un investissement conjoint s'effectue dans un cadre stratégique régional coordonné.

En ce sens, les protocoles maritimes régionaux doivent être, afin d'être efficaces dans le cadre de l'application de la loi, modelés au sein de cadres juridiques nationaux. Il importe également de mieux hiérarchiser les priorités, la mobilisation et l'alignement des ressources, notamment en matière de technologie et de communications, sans oublier la mise en place et la coordination des garde-côtes, la formation du personnel et le partage du renseignement et de la surveillance maritimes. De plus, des efforts supplémentaires doivent être effectués afin de rendre pleinement opérationnels les centres communs de sensibilisation au secteur maritime, à

²⁶ Voir, COI, « *La Commission de l'océan Indien et l'Union européenne signent une convention de financement de 16 millions d'euros pour un programme régional des pêches* », Mars 2014. URL : <https://www.commissionoceanindien.org/la-commission-de-locean-indien-et-lunion-europeenne-signent-une-convention-de-financement-de-16-millions-deuros-pour-un-programme-regional-des-peches/>

²⁷ Chapitre II, art. 5 de la charte de Lomé traitant des mesures Socioéconomiques pour la prévention de la criminalité en Mer.

²⁸ IRIS, « Océan Indien : quelle sécurité maritime ? », par Dr. Patrick Ferras, directeur de l'Observatoire de la Corne de l'Afrique, enseignant à l'IRIS, 26 septembre 2018. URL : <https://www.iris-france.org/118760-ocean-indien-quelle-securite-maritime/>

²⁹ Alain Gascon, « Les damnés de la mer », JSTOR, *Diplomatie*, No. 40 septembre - octobre 2009 , p. 28. URL : <https://www.jstor.org/stable/26981315> .

³⁰ COI, UE, « *Sécurité maritime : bâtir un avenir ensemble* », juin 2019, p. 8. URL : <https://www.commissionoceanindien.org/wp-content/uploads/2019/06/S%C3%A9curit%C3%A9-maritime-Batir-lavenir-ensemble-2019.pdf>

³¹ CGPCS, « *Sécurité Maritime* », Commission de l'Océan Indien 2019, p.9.

l'image de ceux envisagés dans la stratégie maritime des Etats membres de la communauté des Etats d'Afrique Australe (SADC)³².

Il est aussi important pour les États de la région de promulguer des législations nationales et renforcer les capacités pénitentiaires et de traitement juridique des affaires de piraterie et de sécurité maritime. Mais aussi de faciliter la coopération entre leurs services de répression et de justice pénale de tous les pays de la zone³³.

Enfin, afin de pallier les problèmes politiques liées aux tensions territoriales entre les membres, notamment la France (La Réunion), l'Union des Comores (qui réclame Mayotte) et Madagascar (qui réclame les îles éparses), les Etats de la région doivent s'inspirer des opérations militaires pilotés par la France, et se doter d'une force d'intervention régionale permanente financée et équipée par les cotisations des membres ou constituée par les gardes côtes des Etats membres. Cela donnera plus de crédit et de légitimité à l'entrée dans les ZEE et des eaux territoriales des Etats membres en cas de poursuites de navires pirates.

La lutte contre la piraterie maritime dans la zone AfOA-OI sous toutes ses formes est une œuvre connective et il convient de poursuivre la démarche dans un cadre global. Il faut maintenir l'effort collectif et tendre vers une architecture de sécurité maritime régionalisée et avec les mécanismes juridiques de répression harmonisés afin de faciliter les jugements et les transferts des suspects entre les Etats membres.

III. Conclusion

Bien qu'elle soit la principale menace à la sécurité de navigation et d'exploitation de l'Océan Indien et des mers environnantes, la piraterie maritime n'est pas la seule menace qu'on trouve dans la sous-région de l'AfOA-OI. La situation d'insécurité qu'elle engendre, encourage d'autres types de criminalités qui profitent de l'instabilité politique en Somalie pour perdurer.

Face à ces menaces, les Etats de la région doivent être persévérants et mettre en place une véritable coopération en matière de sécurité maritime dans l'océan Indien et les mers environnantes, pour que les routes maritimes qui y traversent soient sûres. Ainsi, les Etats de la région doivent se doter d'une véritable architecture de sécurité maritime endogène et intégrée dans les différents mécanismes régionaux d'intégration, notamment dans le COMESA, EAC, SADC et l'IGAD, afin de renforcer la coopération actuelle. Cette architecture ne doit exclure les Etats puissants de la zone indianocéanique à savoir l'Inde, l'Australie et l'Afrique du Sud pour constituer une sécurité collective de tout le grand Océan Indien.

La région peut aussi s'appuyer sur les puissances militaires présentes dans la région, à savoir la Chine, les Etats Unis, le Japon et la France, dans le cadre d'un partenariat basé sur la convergence d'intérêts. Ces puissances navales opèrent déjà dans la zone et dans cette perspective, les priorités américaines resteront inchangées : il s'agira de protéger les routes maritimes, de s'assurer que le transport des énergies fossiles depuis le golfe Persique se déroule sans encombre et de dissuader les États susceptibles d'entraver la liberté de navigation.

Au-delà de tout soutien militaire, opérationnel, financier ou technique, des puissances extrarégionales, le continent africain doit se doter, à travers le conseil de paix et de sécurité de l'UA, d'une architecture africaine de sécurité maritime pour faire face, de manière efficace et permanente, à la menace de piraterie qui sévit dans l'Océan Indien et le Golfe de Guinée.

³²Code de conduite concernant la répression de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et dans le Golfe d'Aden (« *le Code de conduite de Djibouti* »), adopté à Djibouti le 29 janvier 2009,

³³Centre d'Etudes stratégiques de l'Afrique, « *La sécurité maritime dans la partie occidentale de l'Océan Indien : une discussion avec Assis Malaquias* », Par le Centre d'études stratégiques de l'Afrique, 7 juillet 2017. URL : <https://africacenter.org/fr/spotlight/la-securite-maritime-dans-la-partie-occidentale-de-locean-indien-une-discussion-avec-assis-malaquias/>