

Piraterie : "Pour les armateurs, le Nigeria est une catastrophe, ils sont à cran"

Le Point- Publié le 06/02/2015 à 06:21

La récente attaque d'un pétrolier au Nigeria souligne que le problème se déplace de la Somalie au golfe de Guinée, via des réseaux criminels encore mal connus.



Par [Jean Guisnel](#)

Le Point.fr : Quel est le panorama de la piraterie maritime aujourd'hui, vu de [Paris](#) ?

Véronique Roger-Lacan, ambassadrice chargée de la lutte contre la piraterie maritime : Le bureau maritime international évoque 231 actes de piraterie rapportés en 2014 avec une baisse dans le golfe d'Aden et une augmentation dans le golfe de Guinée. Les commanditaires qui agissaient auparavant dans les eaux territoriales du [Nigeria](#) ou des pays avoisinants sévissent désormais aussi en haute mer, dans tout le golfe de Guinée, et avec violence. Les armateurs ainsi que les industriels du pétrole et du gaz s'inquiètent. La piraterie en [Asie](#) du Sud-Est augmente également, avec des attaques de petits pétroliers.

En Somalie, la France participe à la mission Atalante depuis 2009. Sa participation va-t-elle être revue ?

Dans cette région, aucune attaque n'a réussi depuis 2012. Initiatrice d'Atalante, la France souhaite que les modalités de sa participation et les règles d'engagement changent.

La piraterie aurait donc été éradiquée en Somalie ?

Elle a été réduite. Mais les commanditaires de la piraterie ont gardé leurs réseaux et acquis de nouveaux moyens (bateaux, moyens de communication), ce qui fait dire aux services spécialisés qu'ils n'attendent qu'une décrue de la présence militaire dans la zone pour opérer de nouveau. D'autres analystes considèrent que les commanditaires ont investi l'argent des rançons dans des activités légales (immobilier, aviation, distribution) et illégales (trafics en tout genre). Ils

INTERPOL For official use only

n'auraient de ce fait plus besoin de la piraterie, même si ce phénomène rapporte encore des fruits en 2014 : 2,5 millions de dollars pour la libération des onze marins de l'*Asphalt Venture*, 700 000 dollars pour ceux de l'*Albedo*.

Les commanditaires de ces opérations sont-ils connus ?

Tout le monde sait qui ils sont. Le plus gros, Afweyne [NDLR : il avait notamment capturé en 2008 le cargo ukrainien chargé d'armes *Faina* et le supertanker saoudien *Sirius Star*], a été arrêté en Belgique en 2013. Il fut un temps, comme moi aujourd'hui en France, chargé de la lutte contre la piraterie par le gouvernement fédéral de transition somalien et se trouve aujourd'hui en détention à Bruges. Garfanji, un autre commanditaire, et chef de milice, qui fait l'objet de deux mandats d'arrêt internationaux émis par les États-Unis et les Seychelles, a lui aussi été arrêté en août dernier, puis libéré grâce au versement d'une caution par son clan et le gouverneur de la province somalienne semi-autonome du Galmudug.

Est-il possible d'agir à ce niveau ?

Il semble que les commanditaires de la piraterie, chefs de clans, ne seront pas inquiétés chez eux, en échange de quoi ils devront abandonner toute activité susceptible de valoir à la Somalie la désapprobation de la communauté internationale. Je ne suis pas sûre que les communautés judiciaires américaine, belge et allemande, par exemple, qui ont des instructions en cours contre ces commanditaires, voient les choses de cet oeil. Maintenant que le gouvernement somalien est en place, nous l'engageons à assainir la situation. Quand le président somalien Hassan Sheikh Mohamoud est venu à Paris en octobre, il a remercié la France pour le lancement de l'opération Atalante, mais a estimé que son mandat avait été cantonné à la protection des intérêts de l'Ouest et devait désormais être élargi pour aider les Somaliens à se protéger de la pêche illégale, de la pollution et du trafic d'armes ou de charbon de bois. Il lui a été répondu qu'Atalante avait contribué à la sécurité de la navigation dans la zone depuis 2009, alors que cette mission aurait dû être assurée par les autorités somaliennes, qu'elle avait coûté deux milliards de dollars par an et qu'il était temps que les Somaliens prennent leurs responsabilités.

Les préoccupations s'accroissent dans le golfe de Guinée. Qu'en est-il ?

La piraterie dans le golfe de Guinée concerne essentiellement le vol et la revente de pétrole. On connaît mal ces réseaux criminels et leurs modes d'action. Le fameux TomPolo, du FNDIC (Federated Niger Delta Ijaw Communities), connu pour avoir revendiqué violemment et obtenu du gouvernement fédéral nigérian de bénéficier des revenus du pétrole ainsi que pour ses activités de criminalité maritime, possède une société, la Global West Vessel Specialist Nigeria Limited, qui avait obtenu une concession de service public pour la sécurisation des voies maritimes nigérianes. Aujourd'hui, cette concession a été attribuée à une autre société tout aussi sujette à caution et TomPolo continuerait d'agir comme auparavant. Pour les armateurs, le Nigeria est une catastrophe, ils sont à cran ! Les autres pays de la région le sont aussi et en 2011 et 2012, à la demande du Togo et du Bénin, dont les eaux territoriales étaient devenues infréquentables en raison des activités des pirates nigériens, le Conseil de sécurité de l'ONU a voté les [résolutions 2018](#) et [2039](#), appelant les États de la région à traiter le problème.

Et l'a-t-il été ?

Un sommet sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée s'est tenu à Yaoundé en juin 2013. Malgré ses déclarations, le Nigeria, le grand acteur de cette affaire, peine à inverser la tendance. Les marines de la région agissent dans les eaux territoriales, mais, en raison de leur modestie actuelle, n'interviennent pas en haute mer. En attendant qu'elles puissent le faire, il nous faut renforcer la présence internationale dans cette zone. Cela aura un effet dissuasif, d'une part,

et permettra, d'autre part, de renforcer la capacité de renseignement dans la région. Il se dit que des marins d'État nigériens deviennent pirates la nuit. L'on sait aussi que les 90 %, en moyenne, d'impôts sur leur production, que paient les compagnies pétrolières au Nigeria, ne sont pas consacrés au financement des activités nigérianes de sûreté maritime. Ces compagnies doivent donc payer des *per-diem* à la marine militaire pour qu'elle les protège.

Quel moyen existe-t-il, en dehors des subsides aux racketteurs ?

Nous engageons les États de la région à lutter contre l'impunité des commanditaires en renforçant la coopération policière et judiciaire entre eux et en intégrant les milieux policiers et judiciaires dans le traitement, par les marines et gardes-côtes de la zone, de cette crise. Nous les poussons pour cela, à coopérer avec Interpol, qui dispose d'un bureau central national dans chaque pays et de deux bureaux centraux régionaux dans la zone. Nous les incitons aussi à débloquer les moyens policiers idoines pour identifier les criminels, les arrêter et les poursuivre. Quand, par exemple, les pétroliers *Ocean Centurion* ou *Kerala* ont été détournés en 2013 et en 2014, Interpol n'a pas eu accès à toutes les données du dossier pour faire avancer l'enquête. L'architecture de sécurité existe avec le centre interrégional de coordination inauguré à Yaoundé le 11 septembre 2014, et des postes à Pointe-Noire et à Douala et bientôt, nous l'espérons, à Abidjan, Cotonou et Luanda, mais elle sera longue à monter en puissance. Nous soutenons les États du golfe de Guinée pour accélérer le processus.