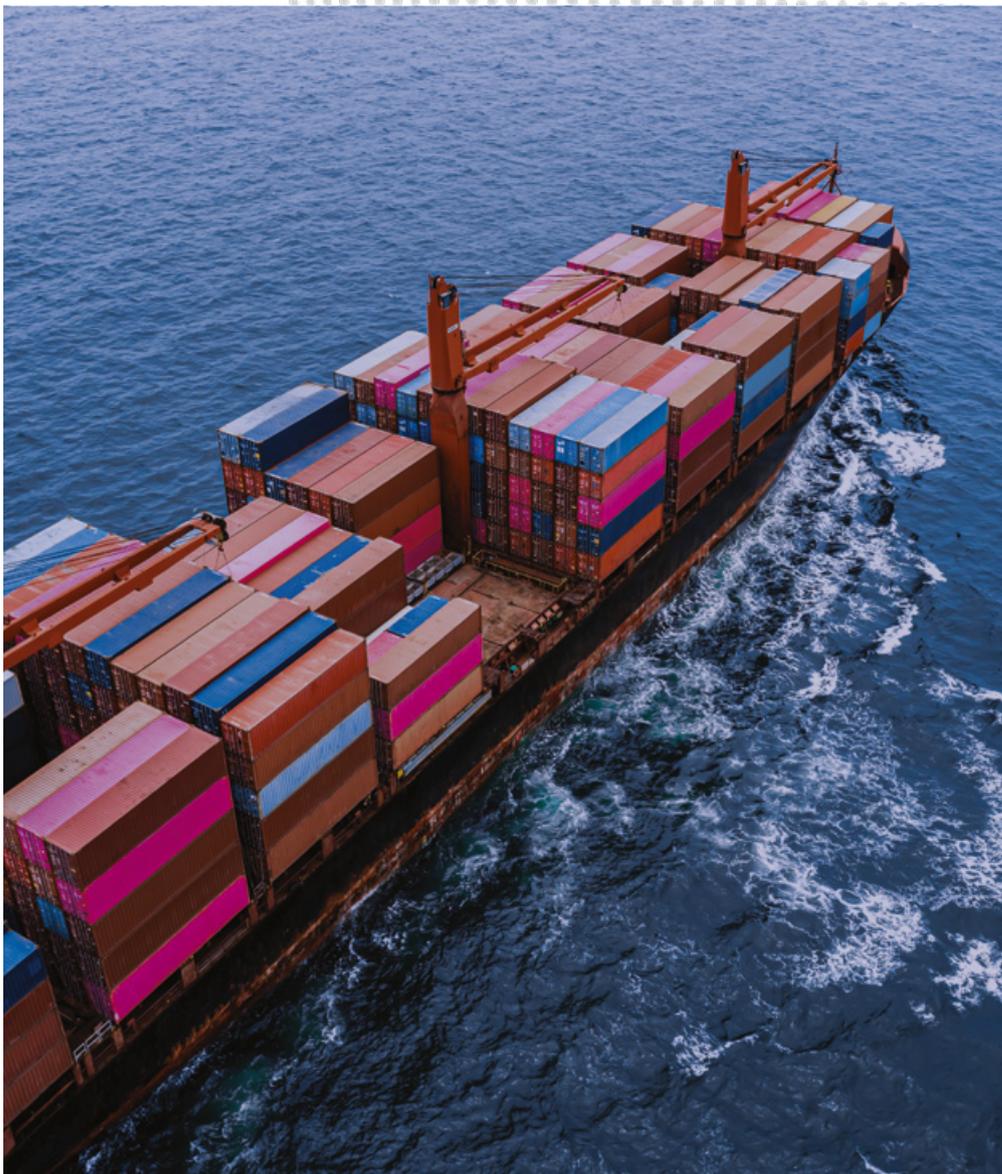
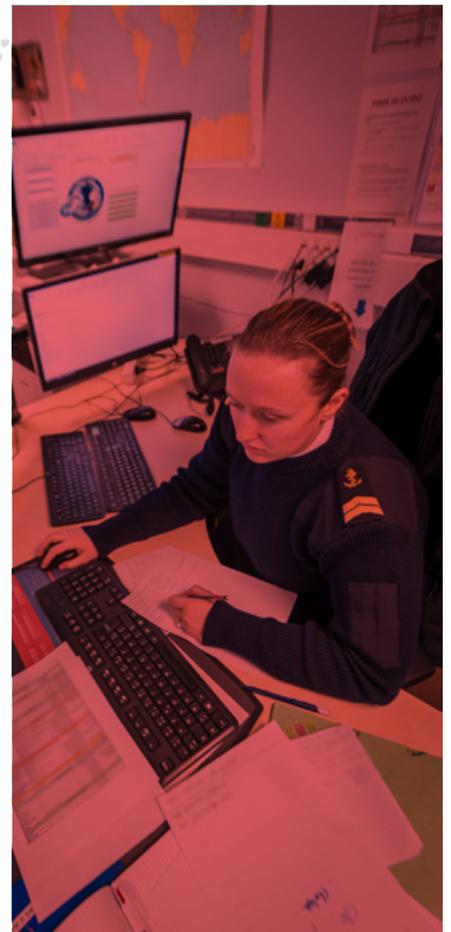




SÛRETÉ DES ESPACES MARITIMES



BILAN ANNUEL
2022



ÉDITO



Amiral

**Pierre
VANDIER**

Chef d'État-Major
de la Marine

2022 a été l'année d'un choc, avec le déclenchement de la guerre en Ukraine. Plus que le retour de la guerre sur le sol européen, ce conflit est la marque du profond déséquilibre qui menace l'ordre international. Cette guerre met également en lumière notre dépendance aux flux maritimes pour nos approvisionnements commerciaux et énergétiques. La liberté de navigation, et plus largement l'application du droit de la mer, reviennent par conséquent au centre de nos enjeux stratégiques.

Comme les autres espaces communs, la mer est un milieu fluide où tous les usages se côtoient, sans barrière physique. C'est un milieu où l'activité humaine est naturellement duale, mêlant sans distinction les activités des marines civiles à celles des marines de guerre qui expriment les rivalités de puissances. C'est à cette interface que le **Maritime Information Cooperation and Awareness CENTER** se trouve : il est une passerelle entre le monde civil et le monde militaire pour améliorer la sûreté maritime sur toutes les mers du monde. Au regard du contexte, ce centre prend une importance toute particulière. Je salue le travail des marins qui l'arment avec engagement et détermination pour soutenir la communauté maritime.

L'exemple du golfe de Guinée est encourageant. Alors qu'il s'agissait d'une des zones les plus dangereuses du monde, une diminution franche de la piraterie a été constatée cette année. S'il faut rester prudent et bien analyser les causes de cette amélioration, j'y vois une invitation forte à poursuivre l'effort. C'est ce que nous avons convenu lors du symposium des chefs d'État-major des marines du golfe de Guinée, à Paris en octobre dernier, aux côtés de mes homologues des marines riveraines, et des représentants des marines partenaires, de l'architecture de Yaoundé, de l'Union européenne mais aussi de l'industrie maritime. L'entraînement, la formation et le partage d'informations sont autant de pistes qui nous permettront d'améliorer la sûreté maritime de la région.

Cette dynamique positive est un appel à l'étendre à l'échelle mondiale. C'est aussi un appel à poursuivre la montée en puissance du MICA center, qui a prouvé son efficacité en assurant le lien entre les acteurs privés et publics au profit d'une sûreté maritime globale.

La Marine nationale reste plus que jamais engagée pour faire du MICA Center un outil opérationnel à l'efficacité sans cesse accrue.

PRÉAMBULE

Capitaine de frégate

**Éric
JASLIN**

Commandant du
MICA Center



Le MICA Center est aujourd'hui la vitrine de la stratégie de coopération maritime de la Marine nationale française. À travers l'accueil de délégations nationales et étrangères, ses publications et sa participation aux conférences et instances internationales, il illustre et promeut le travail remarquable des États-majors basés en France métropolitaine et outre-mer.

Son bilan annuel sur la sûreté des espaces maritimes permet de prendre du recul sur les événements de l'année écoulée et de tirer de premières conclusions sur les préoccupations des marins dans le monde. Ce travail met notamment en lumière la participation de la Marine nationale à la sécurisation des espaces maritimes mondiaux.

Ce bilan ne se base cependant pas sur le seul travail de la Marine nationale. Les informations partagées au sein du réseau de partenaires de confiance patiemment développé par nos officiers de liaison et les équipes du MICA Center, au travers de la Coopération Navale Volontaire, sont cruciales dans l'élaboration de nos connaissances sur le domaine maritime. Depuis 2019, le nombre de compagnies adhérentes à la CNV a plus que doublé dépassant cette année la barre symbolique de cinquante. Nul doute que le nombre de nos partenaires ne cessera de croître.

En 2022, de nouveaux contextes géopolitiques ont largement affecté la sûreté maritime. Les conflits interétatiques ont marqué les esprits avec le retour de la menace mines en mer Noire et les attaques par drones ou missiles en mer Rouge et dans le golfe d'Aden. Au-delà de la menace piraterie, les trafics de toute nature, drogue, armes et migratoires maintiennent le secteur maritime sous pression. Certains événements ne peuvent pas systématiquement être immédiatement attribués à un acteur mais introduisent un facteur d'incertitude supplémentaire dans la compréhension globale de l'espace maritime.

Afin d'appréhender au mieux l'ensemble des menaces sécuritaires, le MICA Center bénéficie de l'apport et des échanges avec ses partenaires que nous remercions à l'occasion de ce bilan. Ainsi, comme en 2021, nous remercions nos collègues des autres centres de fusion d'information, qui nous apportent leur éclairage capital dans leurs zones d'intérêt.

Enfin, nous tenons à saluer la contribution exceptionnelle de Mme Katja L. Jacobsen (Dr) qui apporte un éclairage complémentaire sur la piraterie dans le golfe de Guinée.

Ce document constitue un socle de réflexion qui viendra nourrir nos futurs échanges et améliorer la qualité des travaux du MICA Center.

MICA CENTER

Maritime Information Cooperation & Awareness Center

BREST

PARIS

Hébergé à Brest et placé sous l'autorité directe du sous-chef d'État-major des opérations de la Marine nationale, le MICA Center collecte et relaie les informations utiles vers l'ensemble des acteurs de l'industrie maritime. Il a vocation à traiter les données de sûreté maritime dans le monde entier.

Il accueille différentes entités :

le Centre de Coopération Navale (C2N), chargé de la mise en oeuvre de la coopération navale volontaire



le mécanisme de report virtuel franco-britannique Maritime Domain Awareness for Trade Gulf of Guinea (MDAT-GoG)



la Cellule de Contrôle Naval / NCAGS¹



le Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHoA) intégré à l'opération Atalanta de l'Union Européenne



LA COOPÉRATION NAVALE VOLONTAIRE

La coopération navale volontaire (CNV) est une démarche volontaire entre les pouvoirs publics et des acteurs privés du monde maritime. Favorisant le partage des informations dans le domaine de la sûreté maritime, elle se concrétise au travers d'un protocole établi entre le Chef d'État-Major de la Marine et la compagnie signataire.

Les parties prenantes établissent des relations permettant d'alimenter un réseau d'échange d'informations et d'analyses, professionnelles et crédibles, destinées à renforcer la sûreté des espaces maritimes par une meilleure connaissance du domaine maritime considéré. Tous les types d'activités maritimes peuvent rejoindre la CNV, quel que soit le secteur d'activité ou le pavillon. L'échange d'informations est

réalisé sans contrepartie financière et en toute confidentialité. Pour adhérer à la CNV, les acteurs privés peuvent s'adresser directement au MICA Center. Ils peuvent également le faire via le commandant de la zone maritime française concernée (CZM) ou, à l'étranger, via la représentation diplomatique française.

Dans le cadre de la CNV, le C2N, armé 24h/24h, constitue le point de contact unique des acteurs maritimes privés, français et étrangers, adhérant au dispositif de coopération maritime français. Il permet d'assurer une veille permanente entre la Marine nationale et l'ensemble des acteurs, notamment les officiers de sécurité des compagnies et les capitaines de navires.

- Dispositif de suivi et d'alerte 24/7
- Couverture mondiale de la situation maritime
- Publications périodiques et spécifiques
- Ouvert aux acteurs nationaux et internationaux
- Gratuit

MODALITÉS D'INSCRIPTION

- Coopération navale volontaire : inscription par e-mail auprès du MICA Center
- MDAT-GoG : enregistrement volontaire par e-mail dans la VRA GoG¹ conformément aux BMP² West Africa
- MSCHoA : enregistrement par e-mail dans la VRA MSCHoA¹ conformément aux BMP 5³

POINTS DE CONTACT ET VEILLES PERMANENTES

- Coopération navale volontaire (MICA Center)**
Téléphone +33 298 149 917
E-mail mica-watchkeeper.fct@def.gouv.fr
Site web www.fms.marine.defense.gouv.fr
- Golfe de Guinée (MDAT-GoG)**
Téléphone +33 298 228 888
E-mail watchkeepers@mdat-gog.fr
Site web gog-mdat.org
- Corne de l'Afrique (MSCHoA)**
Téléphone +33 298 220 220
E-mail postmaster@mschoa.org
Site web on-shore.mschoa.org



¹ Naval Cooperation and Guidance for Shipping

¹ VRA : Voluntary Reporting Area Gulf of Guinea and Voluntary Reporting Area Maritime Security Centre- Horn of Africa

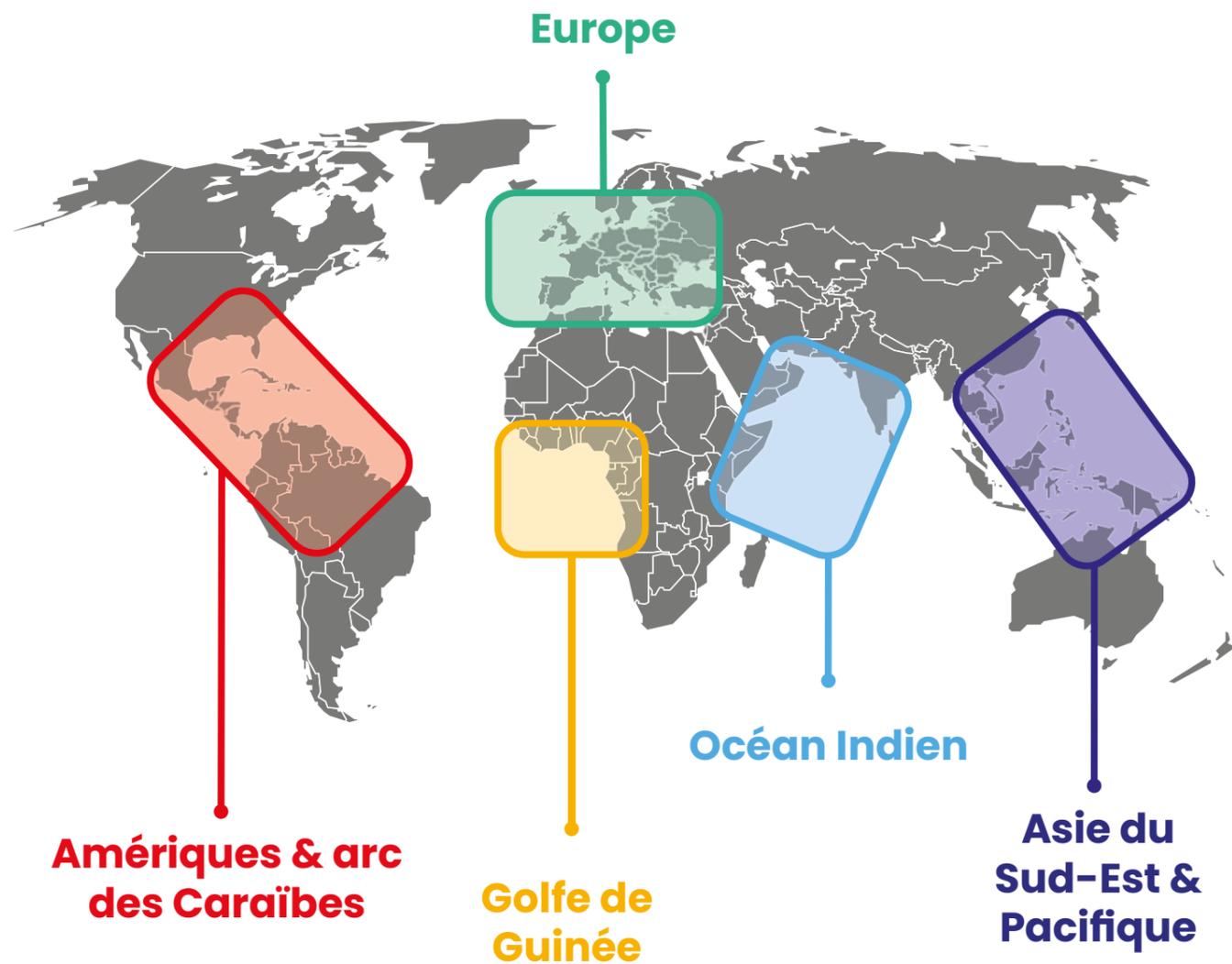
² Best Management Practices

³ Best Management Practices to deter piracy and enhance maritime security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea



SOMMAIRE





01

INTRODUCTION

02

GOLFE DE GUINÉE

- 2.1 Analyse générale
- 2.2 Piraterie et brigandage
- 2.3 Enlèvements
- 2.4 Saisonnalité des événements

03

AMÉRIQUES & ARC DES CARAÏBES

- 3.1 Analyse générale
- 3.2 Amérique centrale & mer des Caraïbes
- 3.3 Amérique du Sud

04

OCÉAN INDIEN

- 4.1 Analyse générale
- 4.2 Piraterie et brigandage

05

ASIE DU SUD-EST & PACIFIQUE

- 5.1 Analyse générale
- 5.2 Piraterie et brigandage
- 5.3 Détroit de Singapour
- 5.4 Pacifique

06

EUROPE

- 6.1 Analyse générale
- 6.2 Méditerranée
- 6.3 Manche & Mer du Nord
- 6.4 Atlantique Nord

07

ANNEXES

- A Événements 2022 - Golfe de Guinée
- B Événements 2022 - Amériques & arc des Caraïbes - Hors zones
- C Événements 2022 - Océan Indien
- D Événements 2022 - Asie du Sud-Est & Pacifique



AVERTISSEMENT

Les informations rassemblées dans ce rapport annuel proviennent de sources internes et externes telles que des nations partenaires, d'autres acteurs maritimes, des agences et des médias.

Le rapport a pour objectif une analyse des incidents en établissant les tendances et les anomalies afin de garantir la sécurité des marins et des gens de mer. Bien que le soin et l'effort nécessaires aient été pris pour assurer la véracité des données, une attention particulière doit être portée à l'utilisation ultérieure des informations contenues dans ce rapport.

Le MICA Center invite toutes les parties prenantes à partager leurs analyses de situation afin que la restitution d'ensemble soit la plus fidèle possible à la réalité des menaces.

INTRODUCTION



Introduction

La baisse de la piraterie et du brigandage maritimes amorcée en 2021 s'est poursuivie cette année. En 2022, le MICA Center a enregistré 300 incidents, ce qui représente une baisse d'environ 5% par rapport à 2021. Cette baisse est en particulier due à une diminution remarquable des actes de piraterie alors que les cas de brigandages sont stables voire en hausse dans certaines zones du monde.

Bien que le golfe de Guinée soit toujours perçu comme l'une des zones les plus dangereuses au monde, en raison notamment du mode d'action des pirates, jusqu'à mi-décembre la région n'a vu qu'un très faible nombre d'incidents de ce type. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette baisse, parmi lesquels l'implication de tous les acteurs concernés privés et étatiques, régionaux et extra régionaux. Pour autant, la vigilance reste de mise dans cette région du monde toujours marquée par l'ensemble des menaces sur la sûreté des espaces maritimes.

En océan Indien, dans le golfe de Guinée et en Asie du Sud-Est, le brigandage ne suit pas cette tendance générale. Au contraire, le MICA Center a enregistré un nombre croissant d'actes de vols dans ces régions. Les vols dans les zones de mouillage ou les passages de dispositif de séparation de

trafic se poursuivent, sans violence dans la majorité des cas. Il est probable que la crise économique mondiale ne fasse qu'aggraver cette tendance dans ces zones déjà instables et moins policées.

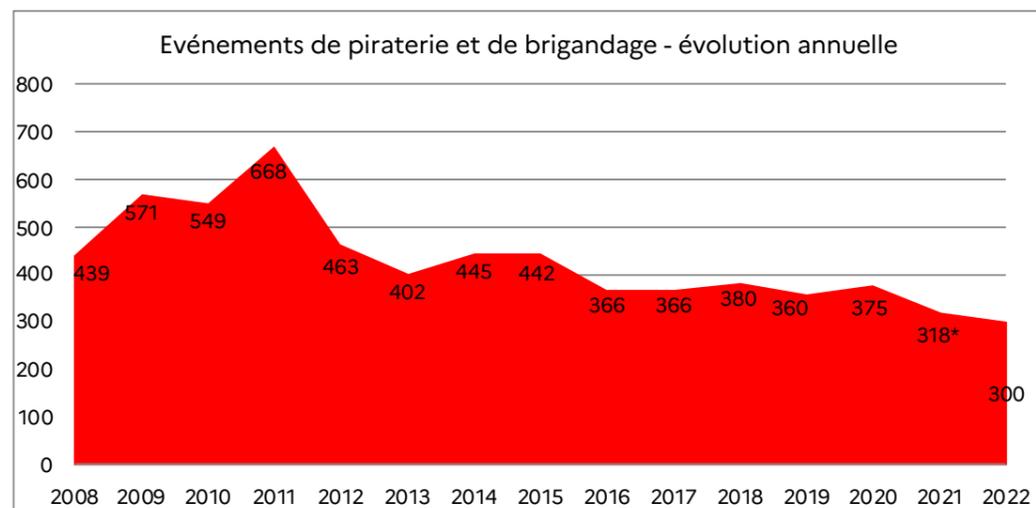
Les menaces sur la sûreté maritime doivent être envisagées dans leur globalité. Ce bilan aborde donc les autres sujets de préoccupation de l'industrie et des États. Comme l'an dernier, nous avons donné la parole à nos partenaires français et étrangers afin d'affiner notre perception des différents espaces.

Les trafics de drogue, d'êtres humains et la contrebande restent un sujet majeur de préoccupation pour l'industrie maritime dans l'ensemble des zones du monde. L'actualité géopolitique a cependant mis en lumière d'autres menaces sur l'espace maritime telles que celles pesant sur les câbles et pipelines sous-marins ou encore le risque cyber affectant les navires comme les infrastructures portuaires.

Nous tenons à remercier très chaleureusement nos partenaires qui ont participé à la rédaction de ce rapport et toutes les compagnies inscrites à la coopération navale volontaire qui, en partageant leurs informations, contribuent toute l'année à une meilleure compréhension du domaine maritime.



Incidents - évolution annuelle

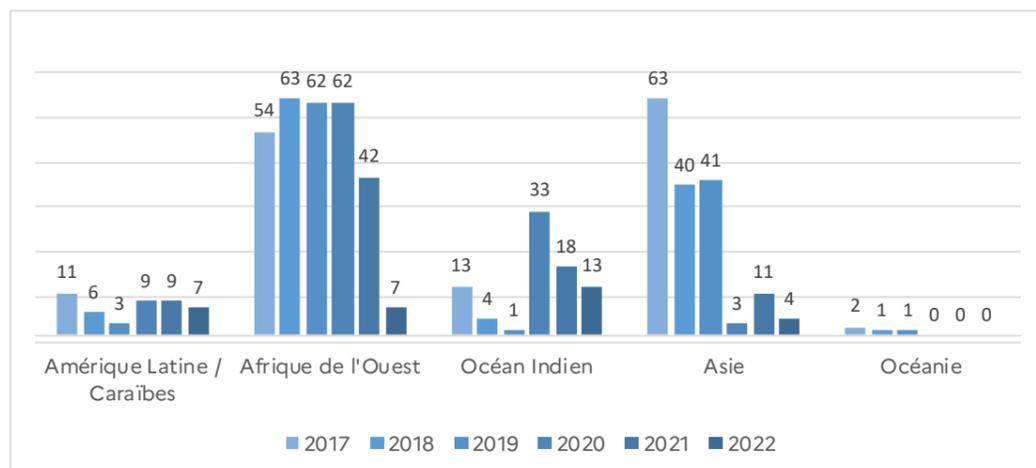


*un cas supplémentaire dont la connaissance nous est parvenue après la publication du bilan 2021

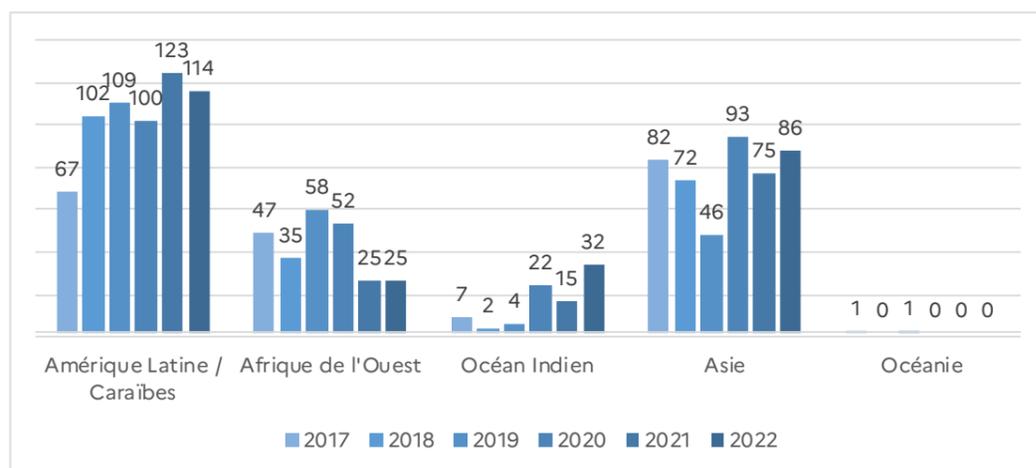
À NOTER

Bien que diffusées en cours d'année pour participer à la perception de la menace, les activités irrégulières, suspectes ou les sightings, ne sont pas pris en compte dans les statistiques de la suite de ce rapport car ils ne caractérisent pas un acte de brigandage ou de piraterie. Néanmoins, ces activités sont reprises intégralement dans les listes en annexes.

Piraterie par zone



Brigandage par zone



Définitions et cadre juridique

PIRATERIE

La définition actuelle de l'acte de piraterie résulte de l'article 101 de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer (10 décembre 1982). Elle le définit comme un « [...] acte de violence commis à des fins privées, en haute mer, par un navire ou un aéronef contre un navire ou un autre aéronef ».

BRIGANDAGE

Les actes commis dans les eaux territoriales d'un État ne peuvent être qualifiés de piraterie, dans la mesure où ils se produisent dans une zone placée sous la souveraineté d'un État, seul compétent pour les réprimer. Ces actes sont qualifiés de brigandage et définis dans le code de bonne conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires dans la résolution 1.1065 (26) de l'Organisation Maritime Internationale qui le définit comme « [...] un acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ».

Types d'actes illicites recensés dans ce rapport

Navire piraté

Événement au cours duquel les assaillants ont eu le contrôle du navire ou de son équipage.

Attaque

Événement au cours duquel des assaillants ont fait usage de leurs armes ou mené une action contre le navire sans parvenir à en prendre le contrôle.

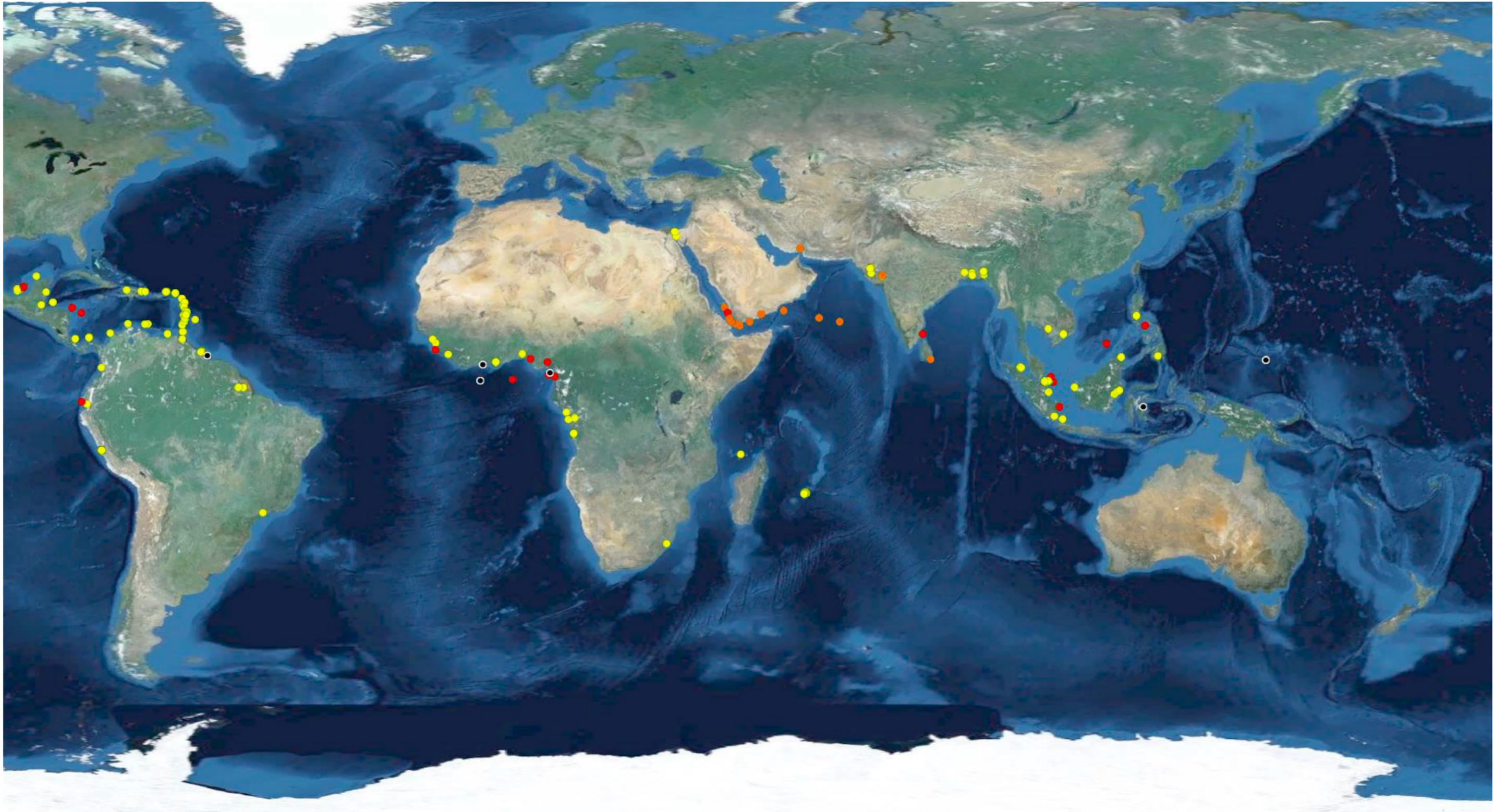
Approche

Événement au cours duquel l'intention de mener une attaque a été clairement établie.

Vol

Vol réalisé dans les eaux territoriales.

Cartographie des événements de piraterie et de brigandage en 2022

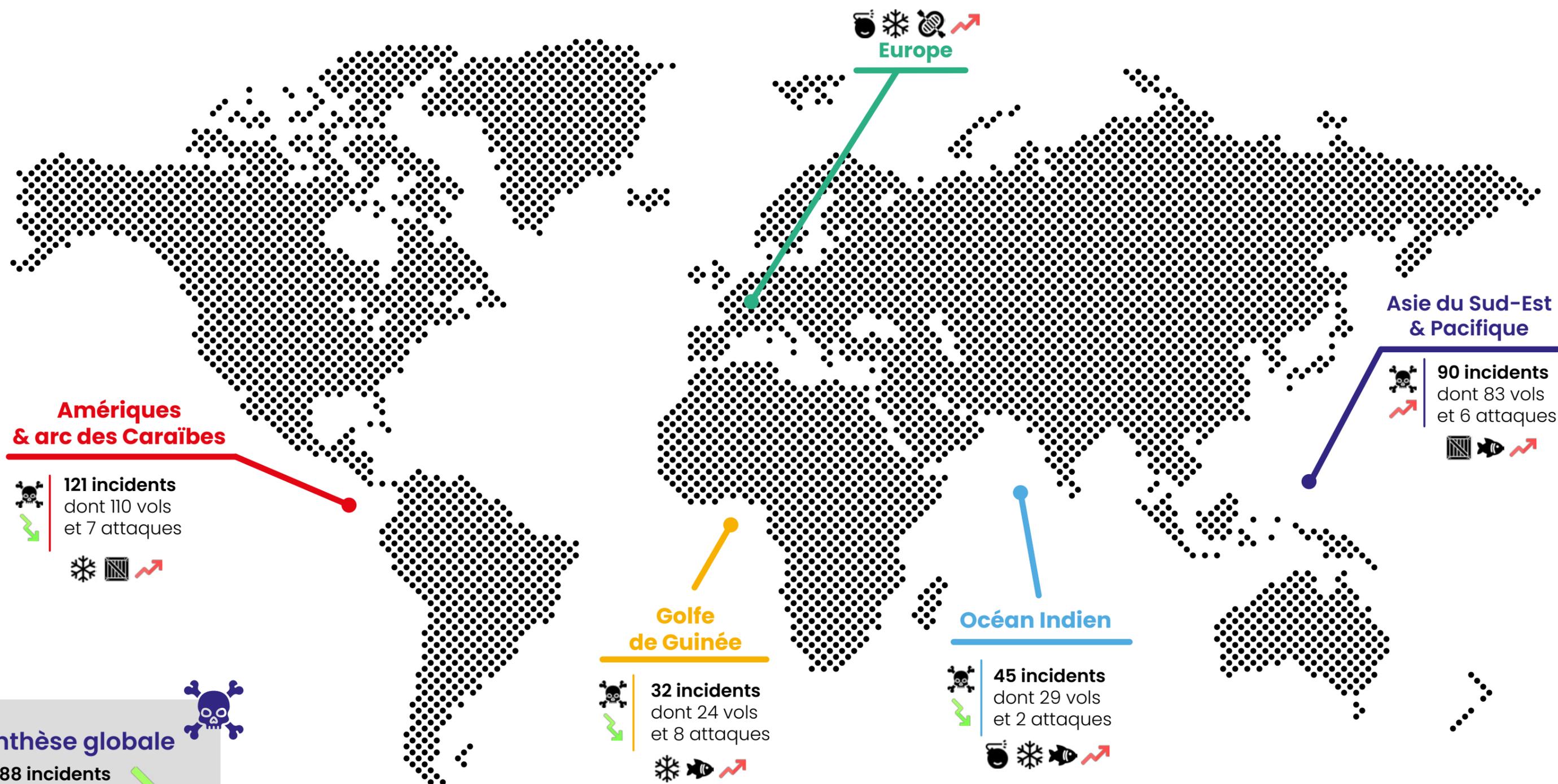


SYNTHÈSE DE SÛRETÉ MARITIME - 2022



Le nombre d'actes de piraterie a continué de diminuer en 2022, en particulier dans le golfe de Guinée. À l'inverse, les actes de brigandage notamment sur certains mouillages sont en hausse.

Les autres menaces de sûreté maritime confirment toutes la tendance à la hausse observée en 2021. L'impact des conflits terrestres sur le domaine maritime s'est accru notamment en océan Indien. Le conflit russo-ukrainien a profondément affecté le trafic maritime en mer Noire.



Synthèse globale



288 incidents
dont 248 vols
et 21 attaques



Bien que diffusées en cours d'année pour participer à la perception de la menace, les activités irrégulières, suspectes ou les sightings, ne sont pas pris en compte dans les statistiques de la suite de ce rapport car ils ne caractérisent pas un acte de brigandage ou de piraterie. Néanmoins, ces activités sont reprises intégralement dans les listes en annexes.

MENACES AFFECTANT LA SÛRETÉ MARITIME MONDIALE



CONTREBANDE



PIRATERIE



PÊCHE INN
(ILLICITE, NON DÉCLARÉE,
NON RÉGLEMENTÉE)



NARCOTRAFIC



IMMIGRATION CLANDESTINE



CONFLIT ÉTENDU

TENDANCES PAR RAPPORT À 2021



TENDANCE À LA HAUSSE



TENDANCE À LA BAISSÉ



GOLFE DE GUINÉE

2.1

ANALYSE GÉNÉRALE

Analyse de l'État-major CECLANT¹

L'année 2022 a connu une nette diminution de la piraterie dans le golfe de Guinée mais deux événements récents nous obligent à relativiser cette tendance. L'impact médiatique de ce phénomène demeure très largement prédominant au détriment des autres menaces qui affectent pourtant sérieusement la sûreté maritime dans la zone.

Pêche INN²

Ainsi, la pêche INN demeure le facteur prédominant d'instabilité économique dans le golfe de Guinée car elle maintient une forte pression sur les stocks halieutiques au détriment des populations locales. Le développement des usines de farine et d'huile de poisson accentue encore le phénomène. « En effet cette industrie ne cible plus les espèces lucratives démersales mais au contraire les petits pélagiques migrateurs [...] qui représentent pourtant la pêche privilégiée des pêcheurs artisanaux et les espèces les plus consommées par les populations ouest africaines »³. Le poids de l'aquaculture d'origine essentiellement asiatique mais aussi occidentale s'ajoute à la pression pesant sur la ressource, et en accélère l'appauvrissement. La pêche INN s'accompagne de multiples trafics et encourage en particulier le trafic de pétrole.

Pollution

En ce qui concerne la pollution marine, la fin de l'année 2022 a été notamment marquée par l'annonce du règlement par l'entreprise Shell de 15 millions d'euros au bénéfice de fermiers nigériens dont les villages avaient été gravement pollués par une marée noire. Les poursuites, entamées en 2008, ont abouti à une condamnation du pétrolier en 2021 devant le tribunal de la Haye, et c'est finalement le 23 décembre 2022 que le montant des dédommagements a été rendu public. Cette condamnation met en lumière un phénomène particulièrement préoccupant. En effet, le golfe de Guinée concentre de nombreuses pollutions provoquées par les plateformes, les pipelines ou le dégazage des bateaux, représentant un total comparable à l'explosion de la plateforme Deepwater Horizon survenue en 2010 dans le golfe du Mexique. Cette pollution, à laquelle il convient d'ajouter la pollution plastique ou encore celle des métaux lourds, a un impact dramatique notamment sur la biodiversité.

Trafic de drogue

Le trafic de drogue ne faiblit pas non plus, comme l'illustre la saisie le 30 novembre 2022 de 4.6 tonnes de cocaïne par le PHA Tonnerre. Ces saisies, régulières, confirment le golfe de Guinée comme l'une des artères majeures du trafic de drogue dont les effets délétères vont de la santé publique à la corruption des institutions civiles.

Immigration clandestine

Enfin, le flux migratoire par voie de mer, qui vise essentiellement les Canaries, se maintient à un haut niveau. 8741 migrants étaient ainsi recensés sur les six premiers mois de 2022 (contre 6952 sur la même période en 2021). Ce phénomène est régulièrement illustré par des cas particuliers plus ou moins dramatiques, comme ces trois migrants nigériens arrivés à Grande Canarie et ayant passé une partie de leur périple depuis Lagos, assis sur le gouvernail d'un pétrolier.

Rôle de CECLANT

Le volet maritime de l'opération Corymbe, conduite depuis Brest par CECLANT, agit en appui des marines du

golfe de Guinée afin de lutter contre les différentes menaces de ce théâtre. Des patrouilles conjointes sont ainsi régulièrement conduites en partenariat avec les marines locales. Une fois par an, un exercice majeur, Grand African Nemo, est co-organisé par l'architecture de Yaoundé et la marine française. Il regroupe toutes les marines du golfe de Guinée, avec le partenariat de marines extrarégionales et de nombreuses entités régionales et internationales, autour de scénarios envisageant tout le spectre des menaces afin d'entraîner l'ensemble des structures de l'Action de l'État en Mer dans la zone. Les progrès sont perceptibles et encourageants mais les efforts de coopération de tous les partenaires doivent être poursuivis.

2.2

PIRATERIE ET BRIGANDAGE

La baisse de la piraterie initiée en 2021 s'est confirmée cette année. En 2022, seuls huit actes de piraterie ont été reportés dont un acte de kidnapping. En outre, une partie des cas de « navires piratés », reportés en 2022, s'éloigne du mode opératoire habituel des groupes de pirates du golfe de Guinée puisqu'il s'agit de vols de cargaison sur un même pétrolier ravitailleur au large des côtes ivoiriennes. Un ensemble de facteurs humains, environnementaux, politiques et sécuritaires peut expliquer cette tendance sans qu'il soit pour autant possible de déterminer précisément l'impact de chacun d'entre eux.

Localement, la poursuite de la montée en puissance des marines riveraines, le maintien de la protection des zones de mouillage, associés à la généralisation des

escortes par des entreprises de sécurité et la détermination affichée par les États côtiers, contribuent à la sécurisation des espaces maritimes.

Par ailleurs, le renforcement de la présence des marines extrarégionales, notamment celles de l'Union Européenne à travers le concept de présences maritimes coordonnées (PMC) et leur réactivité lors des derniers incidents de 2021 font peser une menace accrue sur les groupes qui pourraient être tentés de mener des actions illégales.

Ces mesures ont probablement entraîné la diversification de l'activité des gangs de pirates notamment dans les activités criminelles liées au pétrole (vol, raffinage illégal et contrebande), activité actuellement plus lucrative et potentiellement moins risquée.

¹CECLANT : Commandant En Chef pour l'Atlantique

²INN : illégale, non déclarée et non réglementée

³BERLIN, Jeanne, in Rupture halieutique dans le Golfe de Guinée



Cartographie des événements

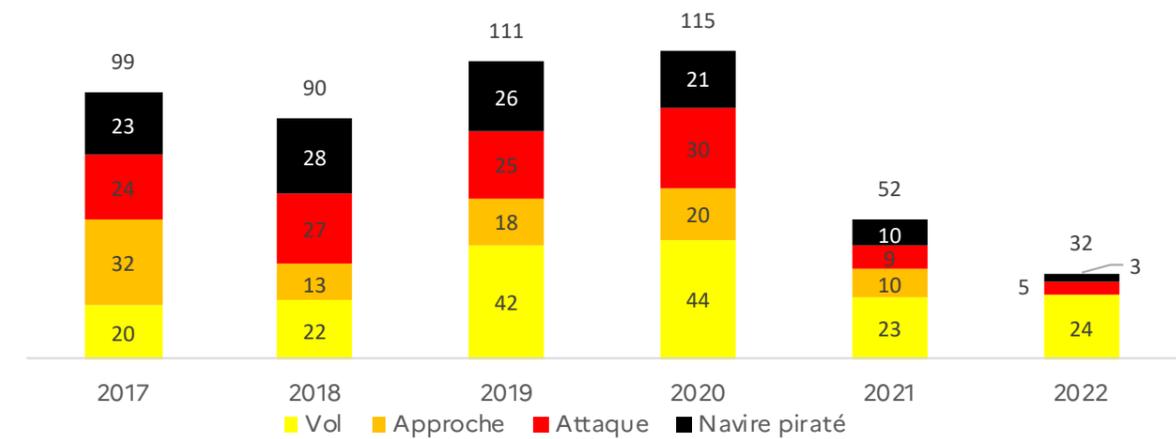


La menace piraterie était dormante jusqu'à la mi-décembre, mais en aucun cas éradiquée, les groupes criminels se concentrant probablement sur d'autres activités. Le bienfondé des appels à maintenir le plus haut niveau de vigilance et à entretenir les savoir-faire de la communauté maritime en termes de lutte contre la piraterie a malheureusement été mis en lumière en cette fin d'année 2022.

Il est rappelé l'importance de la prise en compte des problématiques de sûreté dès la conception des navires, l'importance de la bonne application des BMP WA¹ ainsi que la plus-value de la conduite d'exercices réalistes impliquant le plus d'acteurs possibles. Les forces armées françaises ont ainsi conduit en novembre 2022 un exercice majeur de projection de forces commandos dans le cadre d'un scénario de reprise de contrôle d'un bâtiment de pêche au large de la Côte d'Ivoire.

Le phénomène prépondérant en 2022 est celui des vols dans les ports et les zones de mouillage. Le nombre d'incidents de ce type est stable voire en légère augmentation dans certaines zones.

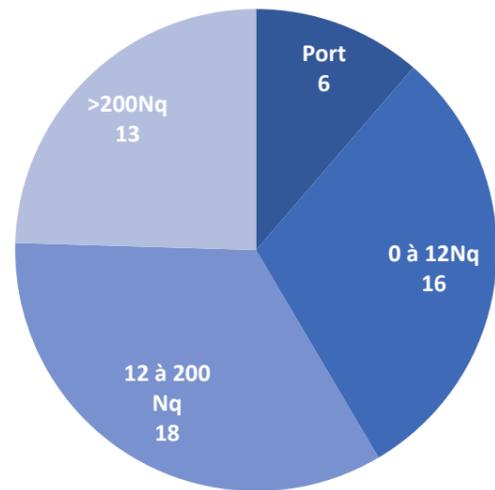
Golfe de Guinée - nombre d'événements



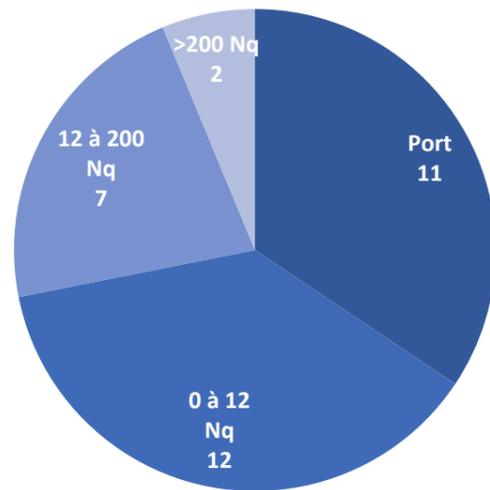
La tendance baissière du nombre d'événements constatée en 2021 s'est poursuivie en 2022. Toutefois, si les cas de piraterie ont très largement chuté cette année encore, le nombre de vols au mouillage est en légère augmentation.

¹Best Management Practices to Enhance Maritime Security for Vessels & Mariners Operating Off the Coast of West Africa

Distance des incidents en 2021



Distance des incidents en 2022



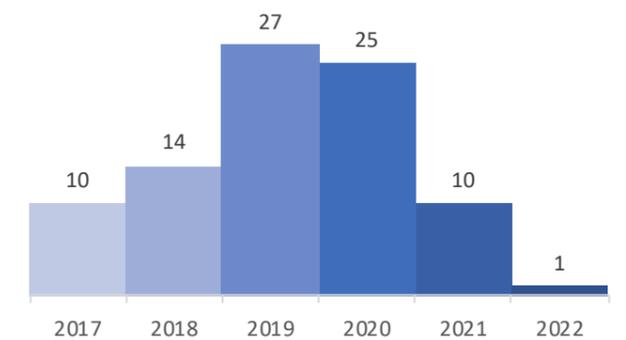
En raison de la très nette chute des actes commis au large en 2022, la part des événements s'étant produits dans les eaux territoriales (zones de mouillage) ou dans les ports est largement majoritaire.

2.3 ENLÈVEMENTS

Nombre de kidnappés par année



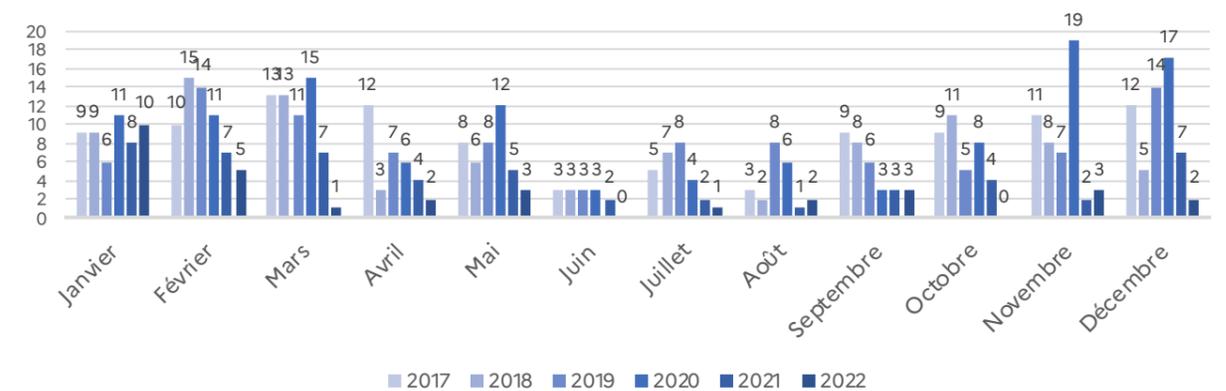
Nombre de kidnappings par année



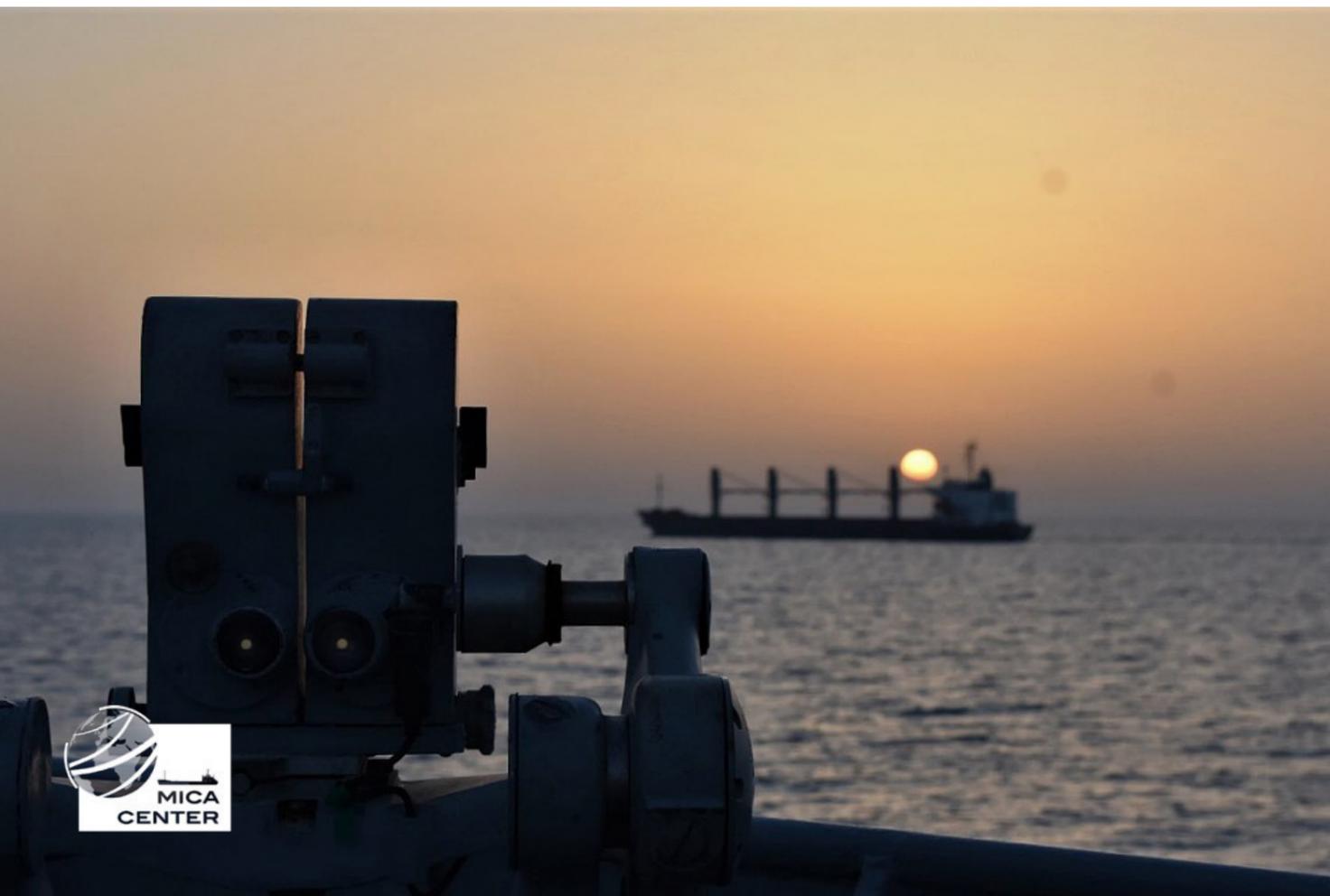
Un seul acte de kidnapping a été relevé en mer en 2022. Phénomène isolé ou reprise d'un modèle éprouvé ces dernières années, il est difficile de tirer des conclusions de ce seul incident. Cependant, non pris en compte dans ces statistiques, des kidnappings sont toujours recensés dans les rivières. Ils illustrent le caractère endémique du phénomène et la persistance d'un risque réel d'occurrence.

2.4 SAISONNALITÉ DES ÉVÉNEMENTS

Nombre d'événements par mois



La rareté du nombre d'événements cette année ne permet pas de dégager une tendance.



Tendances actuelles de la piraterie dans le golfe de Guinée par Katja L. Jacobsen



Katja Lindskov Jacobsen (Dr) est chercheuse au Centre d'études militaires du département de sciences politiques de l'université de Copenhague. Ses recherches portent sur les différents types d'interventions en matière de sûreté et sur les divers défis auxquels elles répondent. Dans ce cadre, Mme Jacobsen s'intéresse plus particulièrement à la piraterie et à la contre-piraterie, notamment dans le golfe de Guinée, où elle a également mené un important travail de terrain. Ses travaux ont été publiés dans *International Affairs* et d'autres revues universitaires, ainsi qu'en collaboration avec l'UE et l'ONU, sur des projets spécifiques, dont un rapport qui a récemment été cité lors d'un débat du Conseil de sécurité des Nations Unies.

« Après deux années consécutives (2019 et 2020) où près de 150 marins ont été enlevés chaque année dans le golfe de Guinée, les premiers signes d'une tendance à la baisse de ces niveaux élevés de piraterie avec enlèvement contre rançon ont été observés au deuxième trimestre de 2021. Cette tendance à la baisse s'est confirmée lorsque la « saison de la piraterie » a repris en octobre 2021. En effet, les trois derniers mois de 2021 ont été marqués par une baisse d'environ 65 % des cas de piraterie par rapport aux trois mêmes mois de 2020.

Ce déclin de la piraterie s'est confirmé au cours de l'année 2021. Cependant, l'année 2022 a été encore plus significative : jusqu'à la mi-décembre, le golfe de Guinée n'a pas connu un seul cas d'attaque de piraterie ayant entraîné l'enlèvement de marins. Très peu d'attaques ont été signalées, parmi lesquelles l'abordage de l'*Arch Gabriel* où tous les membres d'équipage ont réussi à se réfugier en citadelle. Ce ne fut pas le cas lorsqu'un navire de transfert d'équipages a été abordé par des hommes armés le 13 décembre 2022, un incident qui a entraîné l'enlèvement de deux membres d'équipage¹. Avant cet incident, un an exactement s'était écoulé depuis le dernier cas d'enlèvement signalé, à savoir l'attaque contre le *Tonsberg* le 13 décembre 2021,

où six membres d'équipage avaient été enlevés par des pirates puis transportés dans des camps d'otages dans le delta du Niger.

Cette baisse de la piraterie représente une évolution positive, qui peut être saluée. Pour autant, au moins deux mises en perspective suggèrent que si la piraterie est actuellement en baisse, elle n'a peut-être pas entièrement disparu. En conséquence, la vigilance doit être maintenue.

Tout d'abord, si nous examinons l'histoire de la piraterie dans le golfe de Guinée, nous avons constaté à deux reprises que la piraterie a diminué, pour revenir ensuite sous une nouvelle forme. La « piraterie insurrectionnelle », motivée par des raisons politiques, a pris fin vers 2010, mais a été suivie par l'émergence de la « piraterie pétrolière », motivée par les gains financiers résultant du pompage du combustible transporté par les navires pour le revendre. Ce type de piraterie a presque disparu vers 2016, mais a été suivi par des cas de plus en plus nombreux de piraterie avec enlèvement contre rançon depuis 2016 jusqu'au dernier incident du *Tonsberg*. Compte tenu de cet historique, la question se pose de savoir si la baisse actuelle peut être suivie par l'émergence d'un nouveau type de piraterie.

Deuxièmement, alors que des changements peuvent être observés au large, notamment avec une présence navale accrue dans le golfe de Guinée, divers facteurs à terre sont également importants pour l'éventualité d'une résurgence de la piraterie. Le taux de chômage à terre est un élément central du changement observé lorsque les pirates se tournent vers d'autres types de crimes pour gagner leur vie. Les pirates n'ont jamais été des pirates à plein temps mais plutôt des polycriminels engagés dans différents types de crimes, l'accent étant désormais mis sur la criminalité pétrolière. Une étude de l'UE associée à un travail de terrain dans le delta du Niger révèle que de nombreux pirates se sont reconvertis dans différents aspects de la criminalité pétrolière, du raffinage illégal au transport

de brut volé. En effet, les facteurs en mer mais aussi à terre sont essentiels pour déterminer si la piraterie peut resurgir. Parmi les autres facteurs terrestres susceptibles d'affecter à moyen terme les activités au large, citons l'impact qu'aura la mise en œuvre du contrat de surveillance des oléoducs par *Tantita Security Services* sur la criminalité pétrolière dans le delta du Niger.

Au-delà de saluer la baisse de la piraterie, il convient pour diverses raisons d'examiner attentivement ce qu'il faut faire pour maintenir cette baisse si nous considérons la piraterie en fonction de son histoire, de ses dimensions terrestres et au large, mais aussi en tant que crime ayant des liens avec d'autres types d'entreprises criminelles. »

¹D'après les informations disponibles au moment de la rédaction de cet article, l'attaque du 13 décembre contre le navire de transfert d'équipage ne semble pas suivre le modus operandi d'un piratage typique d'enlèvement contre rançon dans le GoG.



AMÉRIQUES & ARC DES CARAÏBES

3.1

ANALYSE GÉNÉRALE

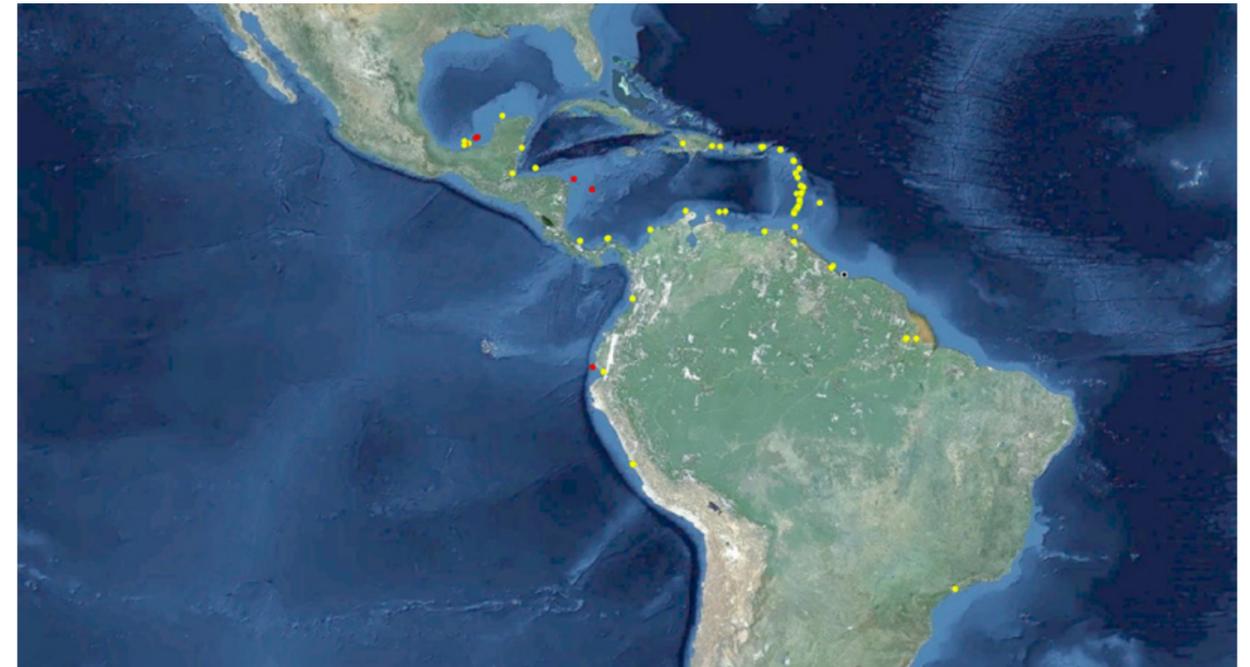


En 2022, le nombre d'incidents de piraterie et de brigandage est en légère baisse. Il s'agit toujours essentiellement d'actes de brigandage maritime sur des navires de plaisance dans l'arc antillais. Les trafics de drogue restent une menace majeure pour la sûreté maritime de la zone, tout particulièrement de l'Équateur au Chili.

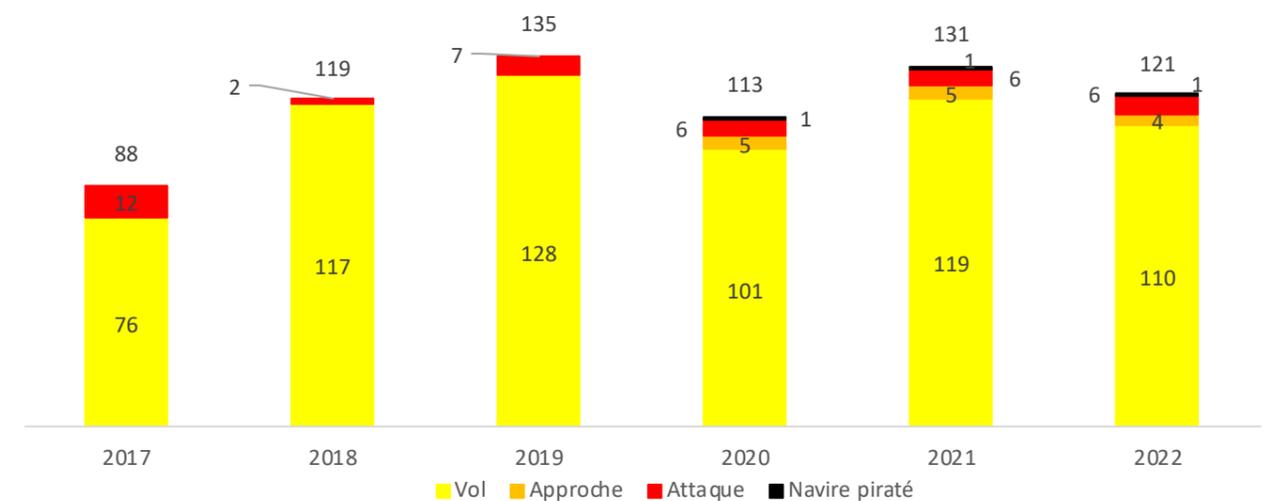
Par ailleurs, l'exploitation des ressources pétrolières, notamment en baie de Campêche, attire la convoitise de groupes armés. L'évolution de l'insécurité dans cette zone devra être suivie avec une attention toute particulière dans les prochaines années.

Pour mémoire, les attaques sur les plateformes pétrolières ne sont pas comptabilisées dans ce bilan.

Cartographie des événements



Amériques et arc des Caraïbes - nombre d'événements



3.2

AMÉRIQUE CENTRALE &
MER DES CARAÏBES

La région des Caraïbes est une zone propice aux actes de brigandage qui visent en particulier la navigation de plaisance et dans une moindre mesure les navires de commerce. Le mode opératoire dominant est le ciblage nocturne des plaisanciers pour voler sans violence les annexes, l'équipement électronique ou encore les biens personnels et l'argent liquide. Les brigands sont parfois équipés d'armes blanches et d'armes à feu dont ils se servent pour intimider les équipages.

Analyse de l'EMIA¹ Antilles

La mer des Caraïbes, dont la taille est comparable à celle de la Méditerranée, est une zone caractérisée par plusieurs types de flux, qui tendent à revenir aux niveaux avant crise COVID.

Le trafic commercial en provenance de Panama se stabilise à un niveau haut. Les lignes les plus utilisées remontent dans le golfe du Mexique ou vers l'Europe, en doublant les différents « passages ».

La croisière (habituellement 1/3 du trafic mondial), après avoir été confrontée aux fermetures des îles accueillant d'ordinaire les escales et aux conditions sanitaires imposées aux passagers, renoue avec un niveau d'activité conforme aux standards. Ce secteur d'activité est vital pour la plupart des pays de l'arc caribéen.

La plaisance est encore assez peu développée, aux exceptions notables du nord de la zone (Bahamas, Floride) et de l'arc antillais, où l'activité de location de catamarans, notamment, reste active malgré la pandémie. Bien que les zones très fréquentées soient sûres (les îles

Grenadines par exemple), le brigandage y est présent.

Immigration clandestine

Les migrations de population provenant essentiellement d'Haïti sont en nette augmentation au regard de la situation du pays en proie à des troubles politiques et humanitaires majeurs. Les populations se déplacent vers les pays riches du bassin, en premier lieu les États-Unis. Le dispositif naval américain a été renforcé. Les bâtiments des garde-côtes américains sont employés presque exclusivement face à cette menace. Il n'y a pas pour l'instant de tentation de s'emparer des richesses qui passent au large sur les navires de commerce.

Trafics illicites

Les nombreux trafics illicites empruntent majoritairement des routes sud-nord. Beaucoup de go-fast, mais aussi des navires plus lourds (bateaux de pêche, tapouilles, remorqueurs, vraquiers, etc.) chargés de drogue effectuent des traversées directes du Vénézuéla ou de la Colombie vers la République



Dominicaine, Porto Rico, vers l'arc antillais ou vers l'Europe et le golfe de Guinée.

Certains donnent rendez-vous à des «bateaux-filles», yoles très motorisées, qui effectuent de nuit les derniers milles vers la côte, pour échapper à la surveillance des patrouilleurs et des radars et se fondre dans le trafic de pêche.

Un trafic secondaire, de drogue et d'armes, suit l'arc antillais, alimentant le grand banditisme, source des taux de mortalité les plus élevés au monde.

Le trafic de cocaïne sévit également entre le plateau des Guyanes et l'Europe (via des voiliers) et le Cap Vert ou le golfe de Guinée.

Brigandage

Le brigandage tend à se stabiliser et cible principalement les activités de plaisance dans l'arc antillais.

Une zone sous surveillance

Une flotte de navires de guerre principalement américains, français, anglais et néerlandais se déploie toute l'année en barrage aux trafics venus d'Amérique du sud.

De nombreux vols d'avions de patrouille maritime sont effectués quotidiennement.

En conclusion, la mer des Caraïbes est une zone où la menace piraterie et brigandage est jugée faible.

¹ État-Major interarmées

3.3 AMÉRIQUE DU SUD

Il est difficile d'obtenir une vision complète et synthétique des menaces liées à la sûreté maritime autour de l'Amérique du Sud. Ces menaces, diverses et très probablement consécutives à une situation socio-économique difficile dans la région, peuvent tout autant être rattachées au crime organisé transcontinental (trafics de drogue) qu'à un besoin de subsistance des populations côtières soumises aux mêmes problématiques que leurs voisins d'autres continents (conséquences de la pêche INN).

Analyse de l'EMIA¹ Guyane



Le niveau de violence observé dans les espaces maritimes situés au large du plateau des Guyanes demeure relativement faible. Ce constat ne doit cependant pas masquer la grande diversité des activités illicites qui s'y déroulent et les potentielles évolutions à venir.

Le contexte pourrait en effet évoluer rapidement avec le développement de l'activité pétrolière offshore. Les organisations criminelles seraient susceptibles d'exploiter la faiblesse actuelle de certains États côtiers (Guyana, Suriname) pour se livrer à des actes de piraterie ou de brigandage.

En attendant de disposer des moyens nécessaires pour lutter efficacement contre ces activités illicites et d'être en mesure d'exercer leur souveraineté dans leurs eaux, ces États cherchent à développer leur coopération maritime

avec les États voisins, dont la France.

Une région relativement épargnée par la piraterie et le brigandage

Si le nombre d'actes de piraterie et de brigandage au large du plateau des Guyanes apparaît relativement peu élevé en comparaison avec d'autres zones maritimes, la région demeure très vulnérable en raison de l'instabilité, des orientations de développement économique et du manque de moyens des États riverains.

Les attaques sont rarement hauturières (un acte de piraterie répertorié en 2016 à Trinidad) et se déroulent habituellement le long des côtes ou dans les zones de mouillage portuaire.

Toutefois, il est difficile d'évaluer l'étendue de la réalité : par peur des représailles, la plupart des victimes ne signalent pas les incidents et certaines autorités locales ont tendance à étouffer les actes « bénins » dépourvus de violence, pour voiler leurs lacunes.

Une tendance à l'hybridation de l'insécurité maritime

Bien que les risques liés à la piraterie et au brigandage soient aujourd'hui considérés comme faibles, une insécurité maritime grandissante est observée du fait d'organisations criminelles engagées dans des trafics en tous genres (pêche illicite, drogue, êtres humains, armes, ...) constituant de ce fait une menace latente et hybride.

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée

Dans les eaux françaises au large de la Guyane, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) concentre l'essentiel des problématiques sécuritaires.

La pêche illicite est le fait de navires en provenance du Brésil, du Suriname, du Guyana et du Vénézuéla qui opèrent dans la Zone Économique Exclusive française sans autorisation. Plusieurs causes peuvent expliquer ce phénomène : la mauvaise gestion de la flotte dans ces pays où le nombre de navires de pêche est très supérieur à la ressource halieutique disponible (1 200 navires légaux au Suriname contre 104 en Guyane française), les faibles moyens de contrôle de certains États, des économies en développement offrant peu d'alternatives rentables à la pêche illégale ainsi que l'augmentation récente du prix de la vessie natatoire destinée au marché asiatique.

La perte économique induite par la saisie des engins et du produit de la pêche – ainsi que l'éventuel déroutement pour destruction du navire dans certains cas – peuvent pousser les pêcheurs à s'opposer violemment aux opérations de contrôle. Depuis l'augmentation du nombre

des opérations de police des pêches renforcées en 2021, la tendance est à la diminution des violences observées même si des actes de résistance isolés demeurent possibles (jet d'un plot en béton de 20 kilos sur un militaire en novembre 2022).

Par ailleurs, il est probable que les pêcheurs INN qui viennent pêcher dans les eaux guyanaises ou qui y transitent soient également des vecteurs de trafics illicites entre le Brésil, la Guyane et le Suriname.

L'orpillage illégal

Les pirogues transportant du matériel logistique destiné aux camps d'orpillage illégal sont également les acteurs de trafics en tous genres.

Ces pirogues se chargeraient notamment en produits stupéfiants au Suriname et assureraient leur transport jusqu'au Brésil en empruntant les fleuves et en longeant les côtes guyanaises (ultra-côtier), tout en approvisionnant les camps d'orpillage illégal. A ce jour, aucune preuve tangible de ce trafic maritime n'a pu être constatée.

L'enjeu sécuritaire pétrolier

Les importantes ressources d'hydrocarbures découvertes au large du Guyana, du Suriname et du Brésil devraient bouleverser le contexte économique et sécuritaire de la région.

Dès lors que les plateformes pétrolières seront en activité, les compagnies chargées de leur exploitation devront certainement faire face à des risques multiples. En effet, l'activité pétrolière en mer va généralement de pair avec une dégradation de l'environnement sécuritaire, particulièrement dans les régions les plus instables.

¹État-Major interarmées



OCÉAN INDIEN



4.1

ANALYSE GÉNÉRALE

La zone de l'océan Indien est confrontée cette année à la quasi-totalité des menaces de sûreté maritime listées dans le monde entier: contrebande, trafics de drogue, d'armes et de personnes, menaces de drones aériens ou de surface qui s'ajoutent à la menace latente mais bien connue de piraterie et au brigandage.

L'extension en mer des conflits à terre affecte et inquiète de plus en plus les marins. Le golfe d'Oman et la mer d'Arabie sont particulièrement touchés par ces phénomènes. De même, suite à la fin de la trêve en octobre 2022, le risque d'attaque par drones houthis des navires transportant du pétrole s'est accru, en particulier dans les ports du sud du Yémen.

Les analyses qui suivent apportent chacune une vision de ces différentes menaces sur une zone vaste et contrastée. Elles doivent toutes être parcourues en prenant en compte les difficultés sociales et géopolitiques auxquelles sont confrontées les populations locales. L'impact de la pêche INN ne doit pas être négligé dans cette zone où le pillage des ressources halieutiques affecte tout particulièrement les populations côtières.

Analyse ALINDIEN¹

L'océan Indien constitue le théâtre de nombreux jeux de puissance se traduisant par des actions en zone grise en particulier dans les zones stratégiques que représentent le détroit de Bab-el-Mandeb, le golfe d'Aden et le détroit d'Ormuz.

Le maintien de la liberté de navigation dans la région et particulièrement au sein de ces trois zones incontournables, reste la priorité de tous les acteurs géographiques. Les missions Atalanta et Agenor, en coopération avec d'autres missions multinationales dans la zone, y contribuent.

La récurrence des événements reportés montre que la stabilité n'est pas encore atteinte dans la zone et bien que les conflits géopolitiques actuels participent à cette volatilité, tous ne représentent pas une menace élevée pour le commerce maritime.

La volonté de l'Iran de maîtriser le flux de navires dans ses eaux au regard des tensions avec Israël et les États-Unis reste particulièrement ciblée (risque de saisie de navires liée aux pavillons ayant un différend diplomatique avec l'Iran). Bien que les forces militaires iraniennes soient très présentes sur zone, la liberté de navigation dans le détroit d'Ormuz ne semble pas remise en cause en 2022.

En revanche, le conflit au Yémen entre Loyalistes et Houthis fait émerger de

nouvelles menaces. La menace d'attaque de drones dans les ports du sud semble cibler en particulier les navires de transport de pétrole. L'augmentation du nombre d'incidents (quatre entre octobre et novembre 2022) appelle à la vigilance.

De plus, le détroit de Bab-el-Mandeb, qui représente une zone vulnérable pour les navires de commerce, est également une zone sensible pour les plaisanciers. En effet, il n'est pas rare de voir des voiliers, peu manœuvrants, dériver dans les eaux territoriales de pays instables. Si les voies diplomatiques ont toujours permis de résoudre ces événements sans difficulté, leur récurrence doit obliger à la sensibilisation aux différents protocoles de coopération et de surveillance.

Enfin, bien que l'on ne comptabilise aucun acte de piraterie cette année, le nombre d'incidents reportés (brigandages, tentatives de vols, approches suspectes...) démontre que la menace est toujours présente et que la stabilité doit être l'objet d'attention.

L'océan Indien est un espace vaste dans lequel cohabitent de nombreux acteurs. Les habitudes ne cessent d'évoluer en fonction des enjeux régionaux, et l'efficacité de la surveillance de la zone dépend en partie de la capacité des États à coopérer et à échanger.

La volonté de l'État-major d'ALINDIEN est de renforcer ces relations multilatérales en accentuant le partage d'informations et la collaboration sur zone.

¹Amiral commandant la zone maritime de l'océan Indien

Analyse de l'IFC IOR¹

Connaissance du domaine maritime : tendances observées dans la région de l'océan Indien en 2022



L'océan Indien est la troisième plus grande étendue d'eau du globe. Une grande partie du commerce mondial y transite, transportant non seulement de l'énergie, mais aussi des matières premières en vrac et des produits transformés. À tout moment, environ 15 000 navires sont observés à l'aide de l'AIS² dans l'océan Indien. Ce chiffre est encore plus élevé si l'on tient compte des nombreux petits navires qui ne sont pas tenus d'émettre AIS.

Piraterie et vols à main armée

La piraterie au large de la corne de l'Afrique a été largement éradiquée, ce qui peut être attribuable à une collaboration et une présence internationales importantes dans la région. Le retrait de la zone à haut risque par l'industrie entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

L'Asie du Sud-Est (principalement le dispositif de séparation de trafic du détroit de Singapour) a connu un nombre élevé d'incidents de vols mineurs.

Le golfe de Guinée a connu une amélioration significative de la situation en matière de sûreté. Le premier déploiement anti-piraterie de la marine indienne dans la région avait pour but de renforcer la collaboration avec les partenaires et les pays de la région.

Contrebande

La hausse des saisies de méthamphétamines s'est poursuivie dans l'océan Indien, en particulier dans l'océan Indien occidental. On estime que des installations de production/transformation sont actives dans la région dite du Croissant d'or³. L'instabilité politique et les difficultés économiques observées dans les pays de la région risquent d'exacerber davantage la tendance au trafic de stupéfiants provenant de la côte du Makran. Si les saisies indiquent que les drogues sont transportées sur de petits navires, ce qui est plus inquiétant c'est l'utilisation de conteneurs à bord de navires de commerce pour le transport de drogues. Cela augmente les coûts et met en péril des cargaisons légales provenant de ports fréquemment utilisés par les trafiquants.

Pêche INN

La majorité des incidents enregistrés concernent des navires de pêche relativement petits ou des navires artisanaux qui enfreignent la législation sur la pêche à proximité des côtes. De nombreux navires de pêche extrarégionaux ont été observés en train de pêcher (apparemment du calamar) en dehors de la ZEE des États côtiers dans le nord de la mer d'Oman. Cette pêche non réglementée constitue un défi pour la santé des océans et l'économie bleue des États côtiers.

Incidents maritimes

Outre les incidents impliquant des navires, des incidents de conteneurs dans les installations portuaires ont entraîné des pertes humaines dans la région. Les menaces posées par les produits chimiques dangereux ont été soulignées lors des incidents de Chattogram, au Bangladesh, et du port d'Aqaba, en Jordanie. Les défis émergents observés comprennent le risque accru lié aux incendies à bord des navires transportant des véhicules à batterie électrique.

Menaces émergentes

Une attaque cyber par ransomware a touché le port JNPT¹ à Mumbai, en Inde, le 22 février. Des menaces hybrides telles que des engins explosifs improvisés télécommandés et des moyens aériens tels que des drones ont été observés dans le sud de la mer Rouge.

Le centre de fusion d'informations de la région de l'océan Indien (IFC-IOR), situé à Gurugram, en Inde, collabore avec ses partenaires pour promouvoir la sûreté et la sécurité maritimes. Ce centre, établi il y a quatre ans, accueille des officiers de liaison de onze pays partenaires et a établi des liens de travail avec de nombreuses entités et organisations à travers le monde.

¹Information Fusion Centre - Indian Ocean Region

²Automatic Identification System

³Le Croissant d'or est la dénomination géographique donnée au principal lieu de production d'opium illicite en Asie, situé au carrefour de l'Asie Centrale, de l'Asie du Sud et de l'Asie Orientale.



Analyse de l'EMIA des FAZSOI¹



Regroupant l'ensemble des territoires français de l'océan Indien, la zone maritime sud océan Indien (ZMSOI) est traversée par une route maritime en développement continu entre le cap de Bonne Espérance et l'Asie du Sud-Est. Dans un contexte régional marqué par de profondes transformations, une instabilité récurrente et une présence accrue des grandes puissances régionales (Russie, Chine et Inde), l'Action de l'État en Mer constitue un vecteur privilégié d'affirmation des droits français sur les espaces maritimes situés au large de La Réunion, de Mayotte et des Terres australes et antarctiques françaises.

Immigration clandestine

La lutte contre l'immigration clandestine par voie de mer à Mayotte reste incontestablement le sujet le plus

sensible de la zone. Avec un flux constant de barques durant toute l'année 2021, le nombre d'interceptions était supérieur aux cinq dernières années (augmentation de +47% par rapport à 2020). Le nombre d'interceptions en 2022 sera à son tour supérieur à celui de 2021 (le nombre d'interceptions en 2021 a été atteint dès le 15 novembre 2022 : augmentation estimée à +20%). Depuis le mois de juin 2022, le nombre d'étrangers en situation irrégulière interceptés est en constante augmentation (196 en juin contre 1015 en novembre 2022). Le renforcement du dispositif en mer n'inverse pas cette tendance dont les causes foncières demeurent. En mer, ce flux a notamment pour conséquence des accidents aux conclusions régulièrement funestes.

Trafics illicites

La lutte contre les trafics illicites demeure un sujet permanent dans la sous-région. Depuis le début d'année 2022, les frégates

de surveillance basées à la Réunion participent à la mission européenne Atalanta dont le mandat a été élargi à la lutte contre les trafics illicites. Ainsi la FS *Floréal* a conduit sept opérations de lutte contre le narcotrafic qui ont conduit à la saisie de produits stupéfiants dont deux en zone maritime sud de l'océan Indien (ZMSOI). Ces deux opérations ont permis la destruction de 850kg d'héroïne et 643kg de méthamphétamine.

La Réunion n'est pas identifiée comme un foyer de consommation important (hors cannabis de production locale). En revanche, l'exportation de cette production locale, vers l'île Maurice notamment, est suffisamment lucrative pour entretenir des réseaux prolifiques.

Pêche INN

La préservation des ressources halieutiques et la lutte contre la pêche illicite constituent un enjeu maritime important dans la zone sud de l'océan Indien avec des volets environnementaux,

économiques mais également de souveraineté. En effet, les zones économiques exclusives des îles Éparses, sont sujettes depuis plusieurs années à des incursions de pêcheurs artisanaux de la région. La première arme de dissuasion contre ces pêcheurs demeure la présence de navires étatiques.

Protection de l'environnement

La France porte une politique volontariste en matière d'aires marines protégées dans la ZMSOI, qui concentre déjà près de 50% des aires marines protégées françaises avec l'extension de la réserve naturelle nationale des Terres Australes. L'exceptionnelle biodiversité de la zone motive une poursuite de cette dynamique avec la consécration de nouvelles aires marines protégées. Des réglementations sur les usages maritimes vont accompagner ce processus, ce qui représentera un challenge en matière de surveillance de ces espaces immenses et discontinus.

Secours en mer

Le trafic commercial au large de La Réunion reste intense et caractérisé par le flux de matières premières brutes convoyées par des navires de grandes tailles vers l'Asie du Sud-Est. Près de 10 000 navires ont été interrogés par le CROSS¹ SOI en 2021 à l'occasion de leur transit à moins de 50 nautiques de La Réunion. La densité de ce trafic implique une accidentologie ayant fait l'objet d'une étude approfondie par le CROSS SOI. En 2022, une très forte hausse du nombre de navires ayant rencontré une avarie (+37 %) au cours de leur transit au large de La Réunion a été observée. L'opération de remorquage in extremis du navire *Wugang Haoyun* en dérive à moins de sept nautiques des côtes de La Réunion a été une nouvelle manifestation de ce risque en mars 2022.

¹Forces Armées de la zone sud de l'océan Indien

Analyse du CRFIM¹ - Madagascar

La région de l'océan Indien occidental est particulièrement exposée et directement affectée par les conflits du nord de la zone, au Yémen particulièrement,

et à la situation de crise autour du détroit d'Ormuz. La confirmation de la menace constituée par les drones constitue le fait marquant en termes de sécurité maritime en 2022 et contribue à un sentiment d'insécurité alors même que la région commençait à bénéficier des bienfaits de la réduction de la piraterie. Le mode d'action « drone » qui tend à se généraliser sur les côtes du Yémen, en mer d'Arabie et désormais dans le golfe Arabo-Persique est certes plus discriminant que les mines flottantes qui étaient essaimées en mer Rouge jusqu'à l'an dernier, mais il ne garantit pas pour autant l'absence de méprise.

Par ailleurs, en matière d'activités illicites, l'année 2021 avait vu le développement d'un phénomène de rattrapage par rapport aux deux années précédentes. À cet égard, le cas du trafic de stupéfiants est particulièrement éloquent. Après des saisies records en 2021, le niveau des saisies effectuées en 2022 ne faiblit que très légèrement et il est possible que nous assistions à une installation sur un « plateau haut ». Le rythme des saisies, particulièrement élevé en début d'année, s'est légèrement tassé au dernier trimestre en raison notamment de la densification de la présence militaire dans le nord de la zone en lien avec les événements au Yémen et en Iran.

Malgré l'atténuation sensible des effets de la pandémie sur le transport maritime, ce secteur reste sous tensions cycliques en raison de l'alternance de périodes

de reprise économique et de périodes de ralentissement aux multiples causes (conflit ukrainien et politique zéro COVID en Chine par exemple). Les conséquences sur les activités portuaires sont significatives et caractérisées par les coûts fluctuants des locations de containers ainsi que par un rallongement des délais d'attente en zones portuaires parfois très pénalisant pour le commerce mondial.

2022 est également une année marquée par une crise économique mondiale déclenchée le 24 février dernier lors de l'invasion du territoire ukrainien par la Russie. Elle se manifeste notamment par le retour d'une inflation galopante avec des effets socio-économiques dévastateurs dans certains pays de la région. Le bassin sud-ouest de l'océan Indien a également subi, en lien avec le changement climatique, une saison cyclonique particulièrement sévère. Ces deux phénomènes combinés ont pour conséquence un retour significatif des phénomènes migratoires clandestins que l'on observe soit par la densification des filières préexistantes soit par le retour de routes temporairement abandonnées.

Enfin, concernant la menace que constitue la pêche illégale, non-déclarée et non-réglémentée, celle-ci continue d'être multiforme voire insaisissable lorsqu'elle se matérialise par l'activité des flottes distantes en haute mer. Pour autant, le CRFIM et le CRCO² Seychelles ont mis en place cette année l'opération Yellow Fin qui, en coordination avec des unités aéromaritimes mauriciennes et seychelloises s'est soldée par l'arrestation du *Ruey Chen Tsai*, navire d'origine taiwanaise qui opérait illégalement dans la JMA (Joint Management Area).

¹Centre Régional de Fusion de l'Information Maritime

²CRCO : Centre Régional de Coordination des Opérations



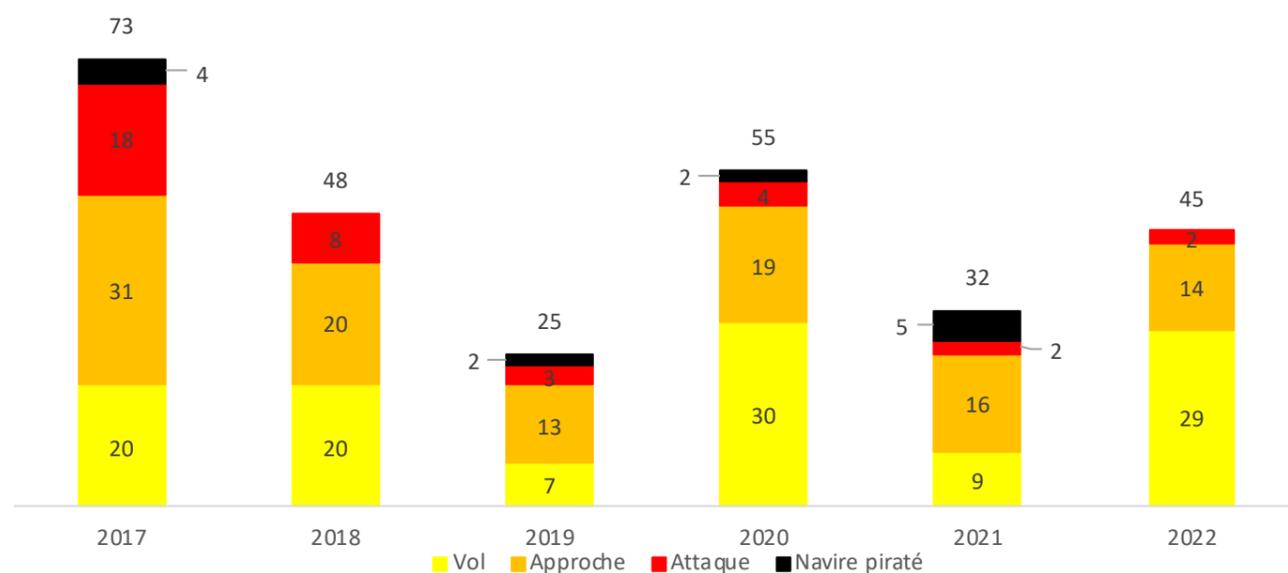
4.2 PIRATERIE ET BRIGANDAGE

Suite au déclin du nombre d'actes de piraterie dans le bassin somalien, et après avoir tout d'abord réduit en 2021 l'étendue de la High Risk Area (HRA), l'industrie maritime a décidé sa suppression à partir du 1^{er} janvier 2023.

Bien que les incidents dans la zone se maintiennent à un niveau très bas, la menace piraterie n'est pas pour autant éradiquée et reste susceptible de resurgir en fonction de l'évolution du contexte régional. Les craintes exprimées par les équipages face à cette disparition sont prises en compte par tous les acteurs étatiques contribuant au renforcement des mesures de sûreté dans la zone.

La disparition de la HRA ne modifie donc pas les dispositifs existants de lutte contre la piraterie et l'engagement des pays y participant. Les navires évoluant dans la zone de report volontaire (VRA) sont donc invités à continuer à s'enregistrer auprès des organismes de report que sont le MSCHoA Atalanta et UKMTO¹ conformément aux recommandations des Best Management Practices (BMP 5)².

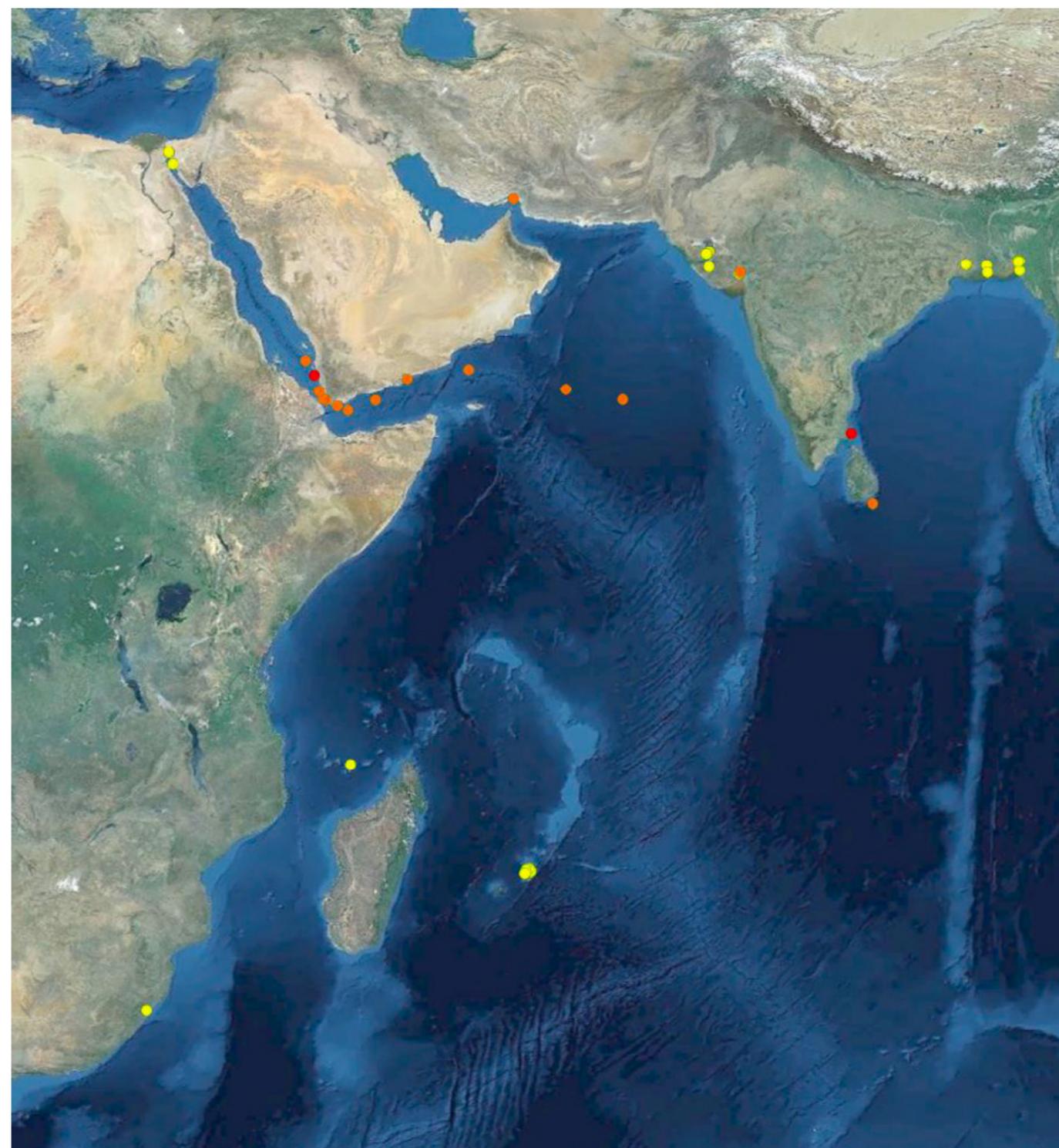
Océan Indien - nombre d'événements



¹United Kingdom Maritime Trade Operations

²Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea.

Cartographie des événements



Cas particulier de la plaisance

Cette année a été tout particulièrement marquée par des incidents affectant le monde de la plaisance privée ou professionnelle dans la zone (mer Rouge, Bab-el-Mandeb et large océan Indien). Approches suspectes, méprises ou prises à partie par des autorités ou milices locales, chacun de ces incidents est avant tout le constat d'une méconnaissance des risques dans la zone ou d'un non-respect des règles en vigueur dans certains États.

Afin de limiter ces incidents, les autorités militaires publient des évaluations sécuritaires et mettent en garde la communauté des plaisanciers face aux risques endémiques. En particulier, l'État-major ALINDIEN édite une lettre de mise en garde à destination des plaisanciers incitant tout particulièrement les plaisanciers amateurs à éviter la zone océan Indien lorsque c'est possible. Cette lettre est disponible sur notre site internet.

Les plaisanciers n'ayant d'autre choix que d'entreprendre le voyage sont invités à se rapprocher des autorités en charge de la sûreté maritime dans la zone. Par le biais de la coopération navale volontaire, le MICA Center peut faciliter cette mise en relation et accompagne régulièrement les navires ou compagnies qui le souhaitent dans leur phase de pré-déploiement.





ASIE DU SUD-EST & PACIFIQUE

5.1

ANALYSE GÉNÉRALE

L'Asie reste caractérisée par les opérations de contrôle de la bonne application des sanctions des Nations Unies appliquées à la Corée du Nord, notamment en Asie du Nord-Est. À ce phénomène se rajoutent de fortes suspicions de transferts, au mouillage, de pétrole entre bâtiments, en contournement des sanctions appliquées à certains pays producteurs (Iran, Vénézuéla et, maintenant, Russie).

En Asie du Sud-Est, le terrorisme maritime constitue la menace la plus dimensionnante, tout en étant la moins probable. Aucun incident de terrorisme n'a été reporté en 2022. Il est probable que la coopération trilatérale entre l'Indonésie, la Malaisie et les Philippines, ainsi que les programmes de réinsertion des combattants du Groupe Abu Sayyaf menés en parallèle, aient eu un impact éradicateur – au moins temporaire – sur cette menace. Le maintien du couvre-feu dans l'État de Sabah montre cependant que les autorités restent vigilantes. La communauté maritime ayant vocation à conduire des activités dans la région doit également rester sur ses gardes.

Analyse de l'IFC¹ de Singapour

Le centre de fusion d'informations (IFC) de Singapour a concentré ses efforts de partage d'informations sur huit catégories principales de sûreté maritime (MARSEC) :

(1) vol, vol à main armée et piraterie en mer, (2) terrorisme maritime, (3) incident maritime, (4) pêche illégale, non déclarée et non réglementée, (5) contrebande de marchandises, (6) migration humaine irrégulière, (7) sécurité environnementale (ENVSEC) et (8) cyber sécurité (CYBSEC)², dans la zone d'intérêt de l'IFC³.

En 2022, l'IFC a observé une augmentation globale des incidents MARSEC enregistrés, par rapport à 2021. Il y a eu une augmentation des incidents signalés pour toutes les catégories MARSEC, à l'exception du terrorisme maritime et de la sécurité environnementale.

Deux catégories MARSEC méritent d'être développées.

Le nombre d'incidents déclarés de vol, de vol à main armée et de piraterie en mer a augmenté de 20% entre 2021 et 2022, mais reste inférieur à celui de 2020. Plus de 50% des incidents signalés se sont produits dans le détroit de Singapour, principalement dans la voie Est du dispositif de séparation du trafic. Les rapports faisant état de blessures de l'équipage sont peu fréquents (moins de 5% des incidents). Néanmoins, le taux faible de victimes et le modus operandi des auteurs restent largement conformes à ceux de la petite délinquance, la plupart d'entre eux prenant la fuite lorsqu'ils sont repérés. Les actions menées par les équipages et les agences étatiques ont permis d'empêcher certains abordages et d'appréhender les auteurs. Les garde-

côtes de la police de Singapour et la police maritime de Batam (Indonésie) ont ainsi arrêté des délinquants opérant dans le détroit de Singapour.

En 2022, l'IFC a observé une augmentation d'environ 52% des activités de contrebande signalées par rapport à 2021. Les facteurs qui y contribuent probablement sont (1) la levée des restrictions aux frontières liées au COVID-19, qui entraîne une augmentation des activités de contrebande, (2) l'impact du conflit entre la Russie et l'Ukraine sur l'économie mondiale, qui fait augmenter les prix des denrées alimentaires et de l'énergie et perturbe les chaînes d'approvisionnement, et (3) l'augmentation de la demande intérieure de biens, qui fait grimper les prix et rend plus lucrative la contrebande de produits nationaux. L'IFC a également enregistré le plus grand nombre d'opérations de répression de la contrebande réussies de son histoire ; 50 % de plus qu'en 2021 et 100 % de plus qu'en 2020. La contrebande de produits domestiques⁴ et de drogues est la plus courante, chacune représentant 30 % des incidents signalés. Plus de 100 tonnes de drogues, d'une valeur de plus de 2,3 milliards de dollars américains, ont été saisies par les autorités. Il convient de noter que la contrebande d'héroïne et de méthamphétamine en provenance d'Afghanistan et du Triangle d'Or est la plus préoccupante.

Alors que des incidents MARSEC continuent d'avoir lieu dans notre zone d'intérêt, l'IFC et ses partenaires restent déterminés à partager des informations précises et opportunes afin que nous puissions collectivement coopérer efficacement pour lutter contre les crimes maritimes et obtenir des mers sûres et sécurisées pour tous.

¹Information Fusion Centre

²En consultation avec ses partenaires maritimes et les agents de liaison internationaux, l'IFC a inclus deux catégories ENVSEC et CYBSEC comme nouvelles catégories MARSEC depuis 2021.

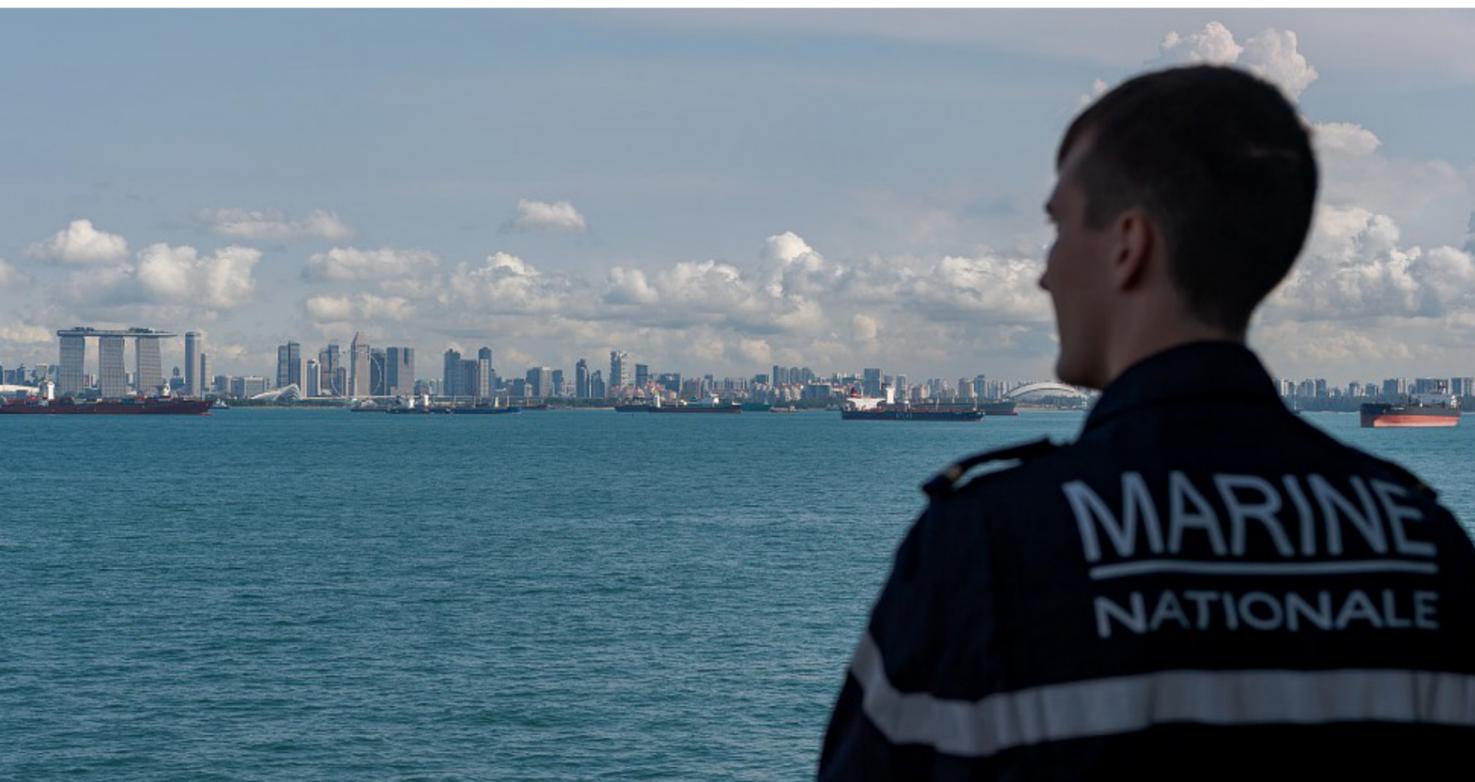
³La zone d'intérêt de l'IFC s'étend de l'Inde à l'Asie du Nord et à la pointe nord de l'Australie.

⁴La contrebande de produits nationaux concerne principalement la viande congelée, l'huile de cuisson et l'alcool.

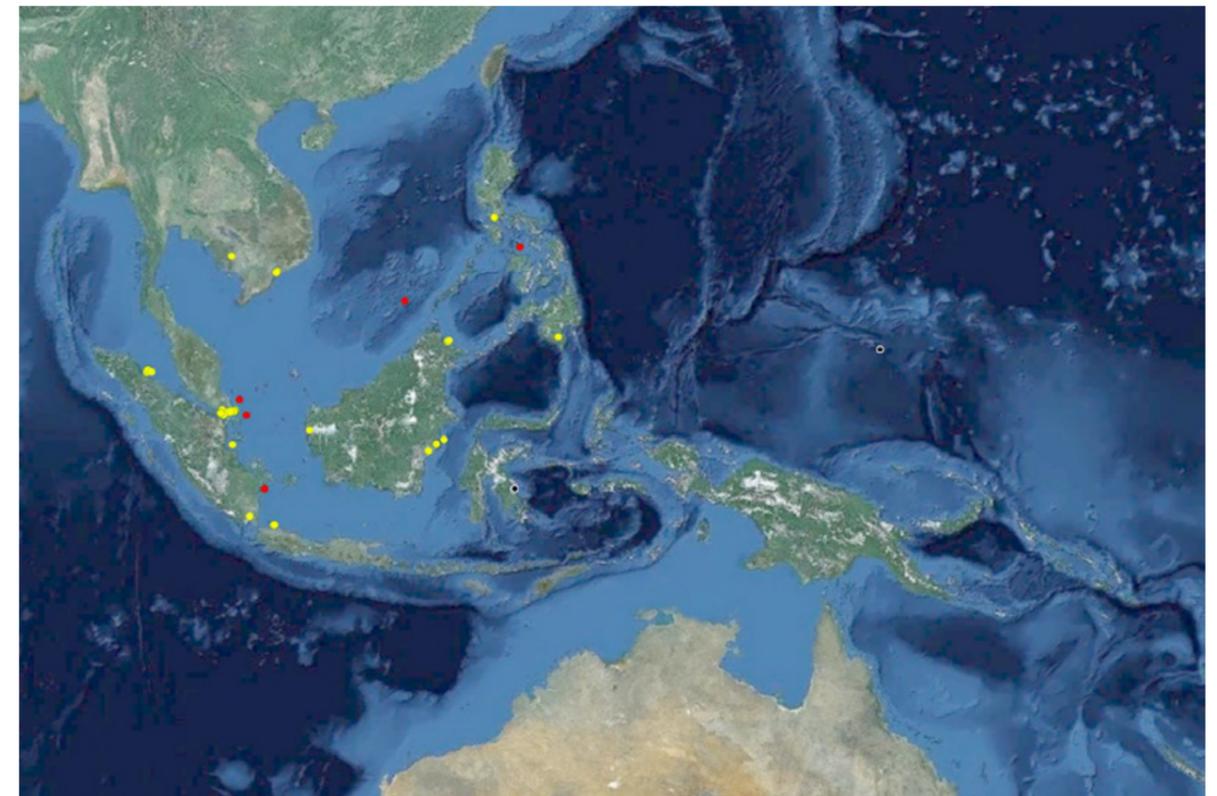
5.2 PIRATERIE ET BRIGANDAGE

Si la piraterie maritime et le terrorisme maritime sont globalement des phénomènes devenus inexistant dans l'ensemble de la région, le brigandage en mer y demeure la menace la plus commune portant sur l'industrie maritime. Le volume d'incidents est similaire aux années précédentes. Cela dénote soit un manque d'efficacité des politiques mises en place par les États riverains, soit une forme d'opportunisme conduisant des populations locales, affectées par des difficultés économiques, à commettre des actes envers des cibles parfois faciles, par effet d'aubaine.

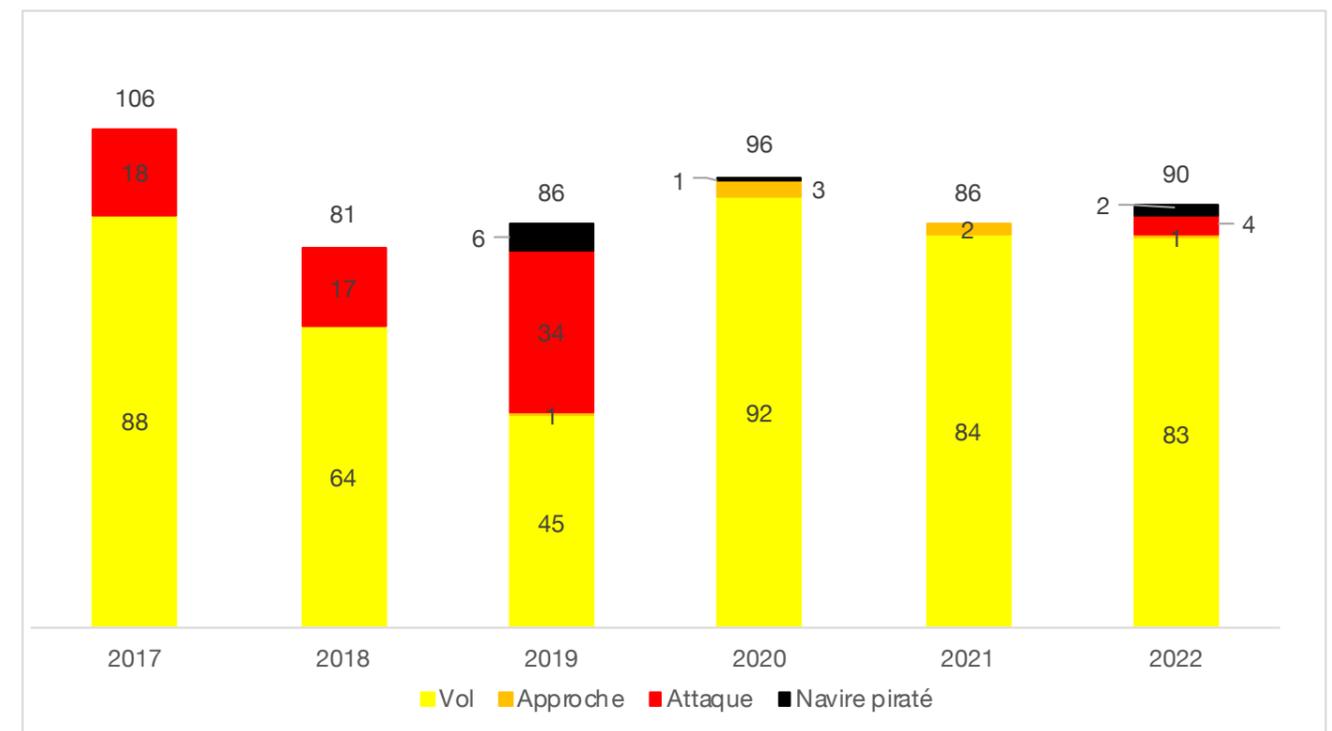
Les perspectives pour 2023 sont de fait similaires à celles vécues en 2022 et précédemment, en prenant en compte les conséquences d'un possible durcissement de la récession économique générale, ayant des effets différenciés en fonction des zones.



Carte générale des événements



Asie du Sud-Est - nombre d'événements



5.3 DÉTROIT DE SINGAPOUR

Le détroit de Singapour constitue toujours le point majeur de focalisation des actes de brigandage maritime ou de piraterie, pour les zones concernées par ce phénomène. Avec plus de cinquante incidents reportés dans le détroit sur l'année, les chiffres sont légèrement supérieurs à ceux de 2021.

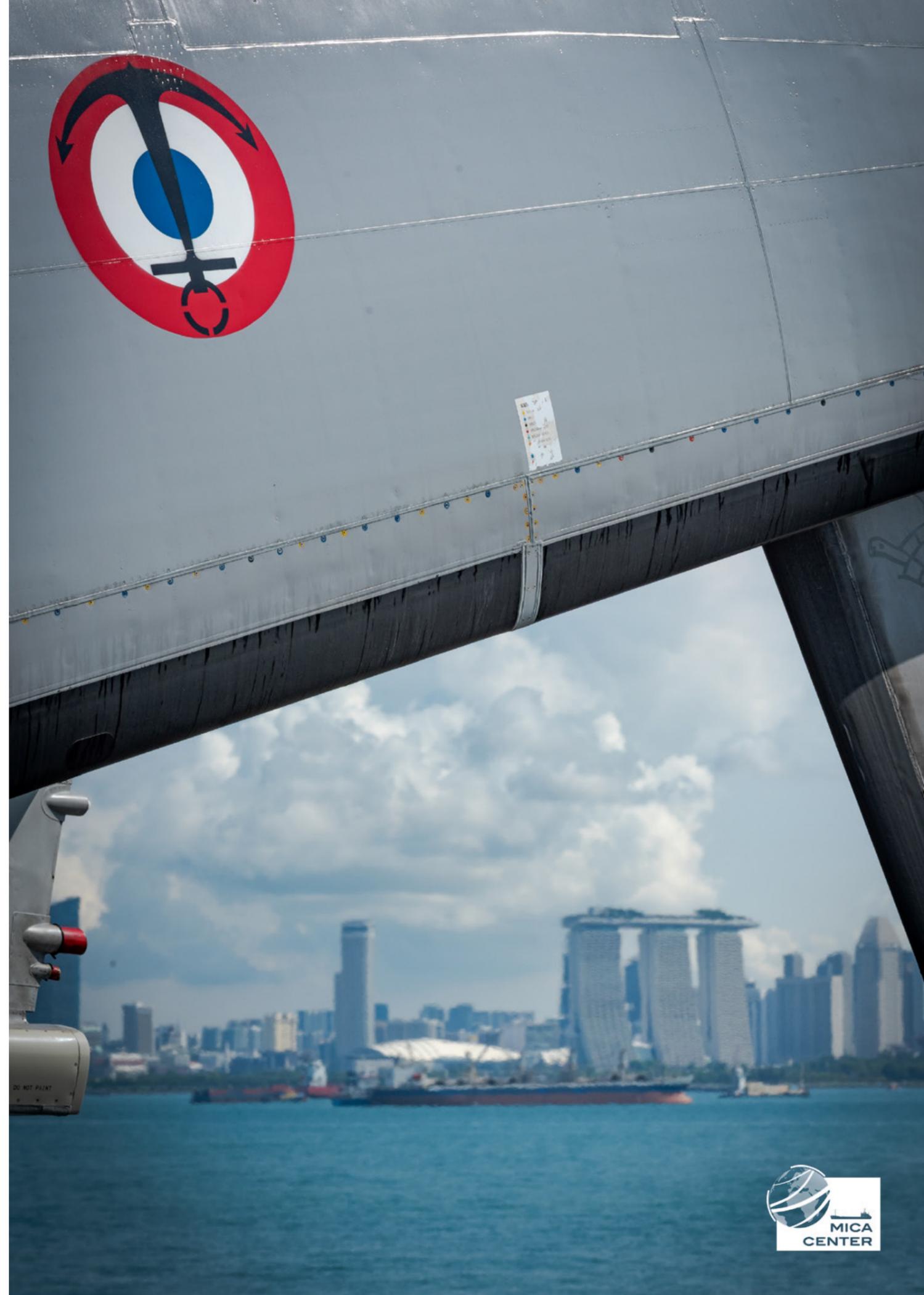
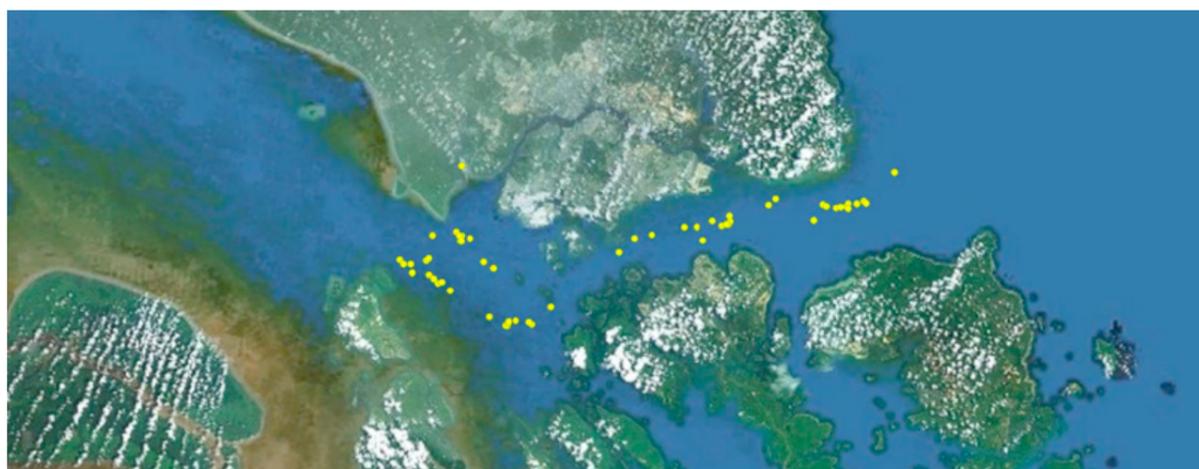
La répartition géographique est cependant singulièrement différente de celle observée les années précédentes, avec une forte augmentation du nombre d'incidents dans l'ouest du détroit, en particulier dans le Phillip Channel. Ainsi, 26 incidents divers ont été reportés entre l'île de Karimun et l'île de Batam, Indonésie, au sud et le port de Tuas, Singapour, au nord. De la même manière, 27 incidents ont été reportés dans la partie sud du dispositif de séparation du trafic, à l'est de l'île de Sentosa, Singapour.

De rares succès en termes d'arrestations ont été relevés en fin d'année à Batam ; ils n'expliquent pas la nouvelle répartition géographique observée cette année. Les vraquiers constituent la cible principale des brigands, comptant pour la moitié des actes réalisés. Ceux-ci sont majoritairement réalisés de nuit et régulièrement plusieurs tentatives sont menées dans la même nuit. Conduites à l'aide de Sampans, embarcations particulièrement répandues dans le détroit, par quatre à six brigands, parfois armés, ces attaques s'accompagnent rarement de violence et ciblent les pièces de rechanges ou consommables divers. Une augmentation récente des attaques a été observée. Celles-ci, menées de jour et ciblant des remorqueurs de barges à métaux usagés sont perpétrées par un nombre plus important de brigands, généralement non armés.

Approches du détroit de Singapour

Le mouillage de Belawan en Indonésie, continue d'être une zone présentant des risques, avec six incidents reportés, comme celui de Chittagong, avec cinq incidents pour l'année, tous au premier semestre. En revanche, le mouillage de Manille n'a vu aucun incident cette année, et deux incidents ont eu lieu à Batangas, au sud de Manille, à comparer aux dix incidents observés en 2021. Les approches de Jakarta ont été le théâtre de trois incidents, à comparer aux six reportés l'année dernière.

De manière plus générale, le nombre d'incidents dans les eaux indonésiennes, philippines et vietnamiennes est une nouvelle fois en baisse, ou reste à un niveau faible. Seul le nombre d'incidents dans les eaux malaisiennes est reparti à la hausse après plusieurs années de tendance baissière. Pour autant, les six incidents reportés restent un nombre relativement peu élevé.



5.4 PACIFIQUE

Analyse de l'État-major ALPACI¹



Menaces sécuritaires en ZEE Polynésie française et Clipperton

L'établissement de la stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes fait ressortir

les impacts suivants pour la zone de la Polynésie française (PF) :

- exploitation illicite des ressources halieutiques : impact très élevé en PF (priorité gouvernementale) et dans le pourtour de Clipperton ;
- risques climatiques, catastrophes naturelles : impact élevé ;
- exploitation illicite des ressources énergétiques et minérales : impact moyen (PF) à faible ;
- trafics de stupéfiants : impact moyen à faible.

La pêche en Polynésie française

La Polynésie française, par sa position centrale dans le Pacifique Sud, est concernée par deux ORGP² : la WCPFC³ pour la partie Ouest et l'IATTC⁴ pour la partie Est de l'océan Pacifique. Les palangriers polynésiens n'en étant pas membres, leur zone de pêche se limite à la ZEE PF. Les normes de la WCPFC permettent néanmoins à la Marine d'effectuer des contrôles en mer hors de la ZEE PF sur des navires de pêche étrangers : 37 inspections ont ainsi pu être menées en 2022.

Le gouvernement de Polynésie n'accorde plus de licences de pêche dans la ZEE depuis 1996. Mais, malgré les efforts de

surveillance, l'idée fausse que la zone est « pillée » par les flottilles étrangères - et notamment chinoise - reste très ancrée dans les mentalités. En tout état de cause, aucune infraction en ZEE n'a été relevée durant ces six dernières années.

La pression de pêche, faible à l'intérieur de la ZEE (seuls 70 palangriers polynésiens y opèrent) est plus importante à l'extérieur, en haute mer notamment du fait de flottilles de pêche asiatiques (Chine et Taïwan pour l'essentiel). On note également la présence croissante de pêcheurs non-résidents dans les ZEE de territoires jouxtant la PF (ex : îles Kiribati) et qui trahit l'attribution de licences par les États concernés au profit de navires étrangers, probablement pour résoudre leurs problèmes de liquidités ou en échange d'investissements locaux (technique de la Belt and Road Initiative chinoise).

Le trafic de stupéfiants

La reprise des activités de transport de stupéfiants par voie maritime semble se confirmer après un répit attribuable à la crise sanitaire.

Les reports du MAOC-N⁵ et de services partenaires ont mené au contrôle de plusieurs navires (voiliers essentiellement) sur le trajet trans-pacifique Amérique du Sud-Australie et à une saisie importante de cocaïne par la France en septembre 2022 à bord d'un voilier américain. Les marins ont été condamnés à de lourdes peines en novembre 2022.

¹Amiral commandant les forces maritimes de l'océan Pacifique

²Organisation régionale de gestion de la pêche

³Western and Central Pacific Fisheries convention

⁴Inter-American Tropical Tuna Commission

⁵Maritime Analysis and Operations Centre Narcotics

Alors que cette cocaïne n'était apparemment pas destinée au marché local, des métamphétamines importées par le passager d'un navire de croisière (secteur économique en pleine remontée en puissance également) ont aussi été saisies, à l'heure où cette nouvelle drogue de synthèse commence à se répandre dans la société polynésienne.

Un séminaire inter pacifique de magistrats s'est d'ailleurs tenu à Tahiti en novembre 2022 pour travailler à une meilleure coopération judiciaire autour de ces questions, organisé par la France (OFAST¹).

Enfin, l'année 2022 a vu la montée en puissance de la CROSS 978 (cellule de renseignement opérationnel sur les stupéfiants), sous l'égide du Haut-Commissaire et du Procureur de la République, afin de mieux coordonner l'action des services de l'État, sur le modèle de l'existant en métropole.

Les atteintes à l'environnement

Les activités de braconnage sont surtout concentrées sur les espèces de tortues de décembre à janvier pour des raisons culturelles (repas de fête). À ce titre, chaque année des opérations coordonnées par le Commandant de Zone Maritime avec la Marine nationale et la gendarmerie sont programmées afin de lutter contre le trafic d'espèces protégées. Trois suspects interpellés en 2021 pour trafic de tortues après avoir été repérés par un aéronef de la Marine nationale, ont été lourdement condamnés en octobre 2022.

En novembre 2022, le nouvel échouement d'un navire de pêche (polynésien) sur une des îles de l'atoll des Tuamotu a généré une légère pollution. Par ailleurs, les travaux de retrait de l'épave d'un

palangrier chinois échoué depuis 2020 se sont achevés. Afin de limiter les risques liés à la circulation maritime, la France va déposer à l'OMI² un dossier concernant la mise en place de « voies maritimes recommandées » autour des archipels les plus accidentogènes.

On retiendra enfin la création à l'été 2022 d'une antenne de l'Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique, dépendante de la gendarmerie nationale et notamment compétente pour les pollutions en mer.

La recherche scientifique marine

Les eaux de la ZEE de Polynésie française font l'objet de nombreuses demandes de recherche scientifique sous-marine par des sociétés étrangères, essentiellement pour des travaux dans la colonne d'eau. Des rappels concernant la procédure (validation par la chaîne diplomatique) ont dû être faits au profit de la communauté scientifique locale pour éviter toute fuite de données consécutives à ces campagnes.

Compte tenu des forts enjeux économiques sous-jacents, la question des grands fonds marins commence à agiter la sous-région, avec des États insulaires ayant déjà attribué des concessions en vue d'une exploitation à venir (ex : Iles Cook). En PF, la question reste clivante au sein de la classe politique et les perspectives actuelles semblent se limiter à des projets d'exploration, en vue d'augmenter l'acquisition de connaissances sur ces fonds marins.

Défense maritime du territoire

Fin décembre 2022, le déploiement d'un groupe d'unités militaires chinoises puis celui d'un groupe de navires iraniens ont été observés par le dispositif français lors de leur transit en ZEE PF.

Focus sur l'île de Clipperton

Pêche

L'accord franco-mexicain autorisant un nombre limité de thoniers-senneurs à pêcher en ZEE a été reconduit en 2017. Une surveillance quotidienne est assurée par le Centre Maritime Commun de Polynésie Française (CMC-PF), en particulier dans sa mission de police des pêches. Elle repose sur l'analyse des comportements suspects ou des navires non-enregistrés à partir des données AIS et du recours à l'imagerie satellite. L'intervention par des moyens aériens et maritimes reste nécessaire pour constater les infractions. Mais elle se heurte toujours à la contrainte géographique. Les moyens navals alloués à la Polynésie Française permettent d'assurer un rythme de patrouille dans la ZEE conforme au contrat opérationnel.

Trafics

Plusieurs années de suite, les équipages de la Marine nationale ont découvert sur l'estran des pains de cocaïne échoués, très probablement en raison de la courantologie de la région. L'utilisation de cet atoll comme point d'appui aéromaritime par les cartels n'a toutefois pas pu être prouvé.

Défense maritime du territoire

Des signalements de survols non autorisés de l'atoll par les hélicoptères embarqués à bord des thoniers-senneurs mexicains ont mené à des protestations diplomatiques par le Haut-Commissariat en décembre 2022.

Le MICA Center dans le Pacifique

Par ses territoires ultra-marins et par l'étendue de sa ZEE, la France est de facto une nation du Pacifique. À ce titre, la Marine nationale fait partie des marines contribuant depuis quelques années au PACIOS (Pacific & Indian Ocean Shipping) Working Group qui rassemble une douzaine de nations du Pacifique, de l'océan Indien et quelques invités extérieurs. Ce groupe, dont la vocation est de développer l'interopérabilité des participants en termes de coopération maritime avec le shipping international, se réunit tous les ans et organise régulièrement des exercices dits de Maritime Trade Operation (MTO) / Naval Cooperation And Guidance for Shipping (NCAGS).

Pour la première fois depuis sa création et en tant que référent NCAGS France depuis cette année, le MICA Center est désormais l'un des acteurs du PACIOS WG. À ce titre, il a déployé ses représentants à plusieurs occasions dans la région en 2022 ; à San Diego pour le PACIOS WG 2022, à Pearl Harbour pour l'exercice de NCAGS Bell Buoy 2022 et lors de RIMPAC¹ 22.

Cette présence dans la région, démontre non seulement la vocation globale du MICA Center mais contribue aussi au développement de son réseau de partage d'informations, à son opérationnalisation ainsi qu'à l'augmentation de son niveau de compétence dans l'un des domaines de la coopération maritime.

¹Office anti-stupéfiants
²Organisation Maritime Internationale

¹RIMPAC (Rim of the Pacific), plus grand exercice naval au monde, a réuni cette année près de 25 000 militaires de 26 pays différents et mobilisé plus de 40 bâtiments.



EUROPE





6.1

ANALYSE GÉNÉRALE

Déjà fortement affectée en 2021 par les problématiques migratoires en Manche, mer du Nord et en Méditerranée, en 2022 la sûreté des espaces maritimes européens a été directement touchée par l'actualité géopolitique des zones frontalières de l'Europe.

Le déclenchement de la guerre en Ukraine a eu un impact majeur sur le trafic maritime en mer Noire et en particulier des conséquences directes sur la sûreté des marins. Entre la rétention de navires et de leurs équipages à quai dans les ports ukrainiens, les attaques directes ou méprises sur certains navires marchands ou encore l'exposition à la menace mines, la mer Noire est subitement devenue un point d'attention majeur pour le trafic commercial.

Les problématiques liées à la menace mines ont été prises en compte par CECMED¹ mais aussi par le MICA Center au gré des échanges avec les armateurs. Suite aux préoccupations

exprimées par les armateurs français pour leurs équipages, des travaux de rédaction d'une fiche liée à cette menace particulière ont été initiés. Celle-ci sera diffusée dans les mois qui viennent par la Marine nationale.

Au-delà de ce bassin, le flanc nord de l'Europe s'est vu déstabilisé par la destruction des gazoducs Nord Stream 1 et 2. Si cette menace n'affecte pas directement la sûreté maritime, son impact potentiel sur la sécurité de la navigation ne doit pas être négligé. En sus des flux d'approvisionnement qu'il a mis en péril, cet incident a mis en exergue la vulnérabilité des lignes de communications et de ravitaillement sous-marines. Les efforts de protection et de surveillance de ces lignes immergées ne peuvent être le fruit de l'action des seules marines militaires. La coopération et le partage d'informations avec l'industrie maritime est dans ce cadre, tout particulièrement primordiale.

¹CECMED : Commandant En Chef pour la Méditerranée

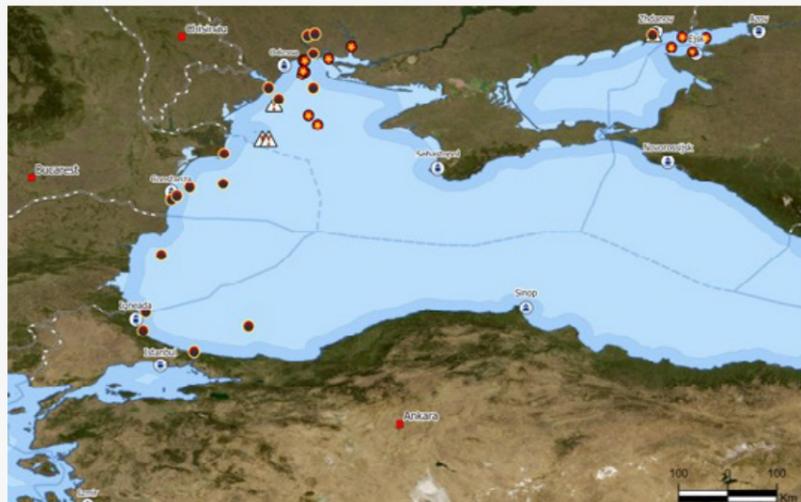
6.2 MÉDITERRANÉE

Analyse de l'État-major CECMED¹



Mer Noire et mer d'Azov

Dans la zone de responsabilité de CECMED, l'année 2022 a été marquée par les répercussions en mer du conflit en Ukraine. L'impact a été fort sur le trafic maritime dès le mois de février en raison du blocus établi par la Russie et des combats en mer d'Azov et dans le golfe d'Odessa. Au moins 23 incidents - saisies ou bombardements - impliquant des navires civils ont été rapportés.²



Navires frappés par de l'armement et mines découvertes en mer depuis le début du conflit en Ukraine

Des navires ont également été bloqués dans les ports ukrainiens lors des premiers mois du conflit, notamment des céréaliers qui ont pu reprendre la mer lors de l'établissement d'un corridor sécurisé au mois de juillet.

La mise en protection des approches d'Odessa par les forces ukrainiennes a également impliqué la pose de mines navales, dont certaines ont dérivé par la suite. Une vingtaine d'entre elles ont été observées en mer puis neutralisées le long des côtes roumaines, bulgares et turques.

Ces événements ont conduit à la diffusion dès fin février 2022 par le bureau renseignement de CECMED d'une lettre d'information sécuritaire « Mer Noire » diffusée aux compagnies inscrites à la Coopération Navale Volontaire (CNV) afin de suivre les évolutions rapides de ce théâtre. Lorsque le nombre d'incidents s'est réduit, un format mêlant mer Noire et Méditerranée a été repris afin d'apporter des éclairages sécuritaires sur des théâtres complexes évoluant rapidement.

Mer Méditerranée

Les effets du conflit en Ukraine ont été peu perceptibles sur le théâtre méditerranéen, marqué par d'autres problématiques.

Le nombre de détournements de navires civils au large des côtes de Cyrénaïque s'est fortement réduit avec seulement trois cas rapportés au début de l'année 2022, contre 23 cas en 2021. Désormais, la milice maritime « LNA Sousse Marine Combat Company » apparaît peu active au large de Derna.

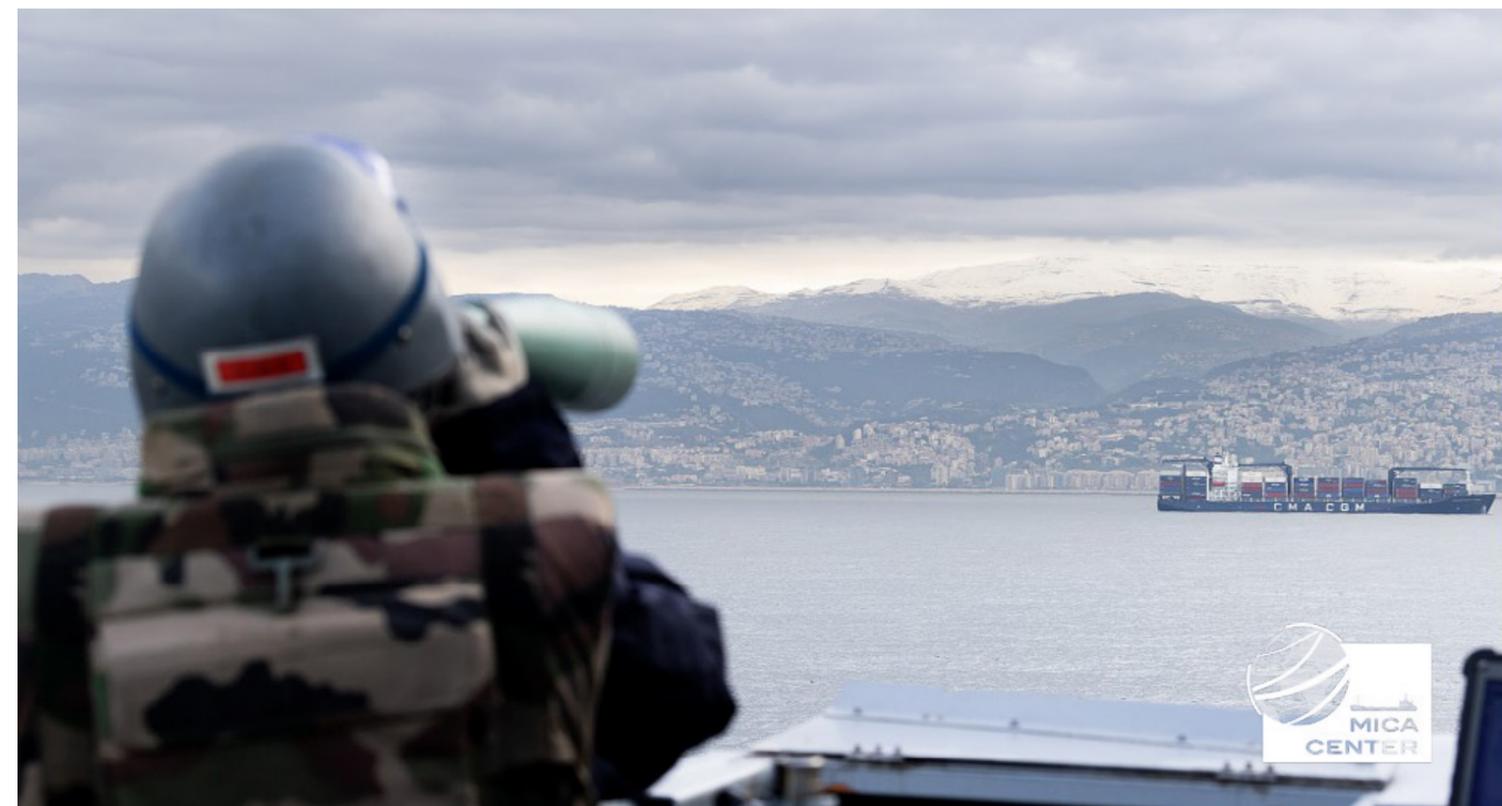
Dans le domaine des activités illicites, la problématique narcotrafic demeure une réalité en Méditerranée. Elle se concentre toujours à proximité de Gibraltar et en mer d'Alboran. Divers vecteurs peuvent

être employés : des go-fast - dans une logique de raid nautique - ou des unités de plus fort tonnage (navires de plaisance, pêcheurs, navires de commerce) dans une logique de dilution.

Enfin, les flux d'immigration en Méditerranée demeurent à un niveau élevé, en particulier en Méditerranée centrale depuis la Libye et la Tunisie. Cette problématique est toujours importante.

La menace terroriste reste importante dans la région, notamment à l'approche des grands ports ou passages stratégiques (comme le canal de Suez). A ce jour, les différents groupes n'utilisent pas de mode d'action maritime en haute mer.

Cette complexité du théâtre méditerranéen a conduit à la production d'analyses particularisées afin de répondre au besoin d'information des armateurs inscrits au protocole de coopération navale volontaire.



¹CECMED : Commandant En Chef pour la Méditerranée

²Ces événements ne sont pas pris en compte dans les données chiffrées de ce bilan afin de ne pas fausser l'appréciation globale en comparaison des années précédentes.

6.3 MANCHE & MER DU NORD

Analyse de l'État-major COMNORD¹



La Manche, zone de friction de nombreuses activités, est un espace traversé par le deuxième rail commercial mondial, desservant les ports du nord de l'Europe.

Elle constitue une interface majeure entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, une zone de pêche convoitée, une concentration de chantiers d'extraction de granulats marins et de projets d'énergies marines renouvelables, ainsi qu'un espace prisé du tourisme et de la plaisance. Elle est aussi un haut-lieu de la protection de l'environnement et de la biodiversité, bordé de sites stratégiques terrestres (centrales nucléaires, grands ports).

La mer du Nord est, par ailleurs, une zone d'importance majeure de l'approvisionnement en gaz et en hydrocarbures offshore.

Cette co-activité doit être régulée, été comme hiver pour garantir tant la sécurité et la coexistence des usages que la prise en compte des nouveaux défis, sans laisser les trafics illicites se développer.

Emigration

Le phénomène d'émigration vers le Royaume-Uni s'amplifie chaque année. En 2022, plus de 1 300 bateaux de

migrants ont été observés. Environ 53000 personnes ont tenté la traversée sur des embarcations précaires et parmi elles 8 323 ont été secourues (chiffres du 19 décembre 22).

L'augmentation annuelle du flux se poursuit (+ 50% environ). Cette tendance s'installe dans la durée.



Embarcation de migrants dans le rail du Pas de Calais.

Les filières de passeurs se réorganisent en permanence pour contourner l'action des forces de sécurité qui œuvrent à les empêcher de prendre la mer dans des conditions de sécurité insuffisantes.

Les migrants provenant d'Asie mineure, du Proche-Orient et d'Afrique orientale, sont déterminés à rejoindre l'Angleterre et prêts à risquer une traversée à très haut risque dès que la météo est favorable, y compris en hiver. Ils utilisent des embarcations pneumatiques chargées à 45 personnes en moyenne, parfois à plus de 70, sans autre moyen d'appel que des téléphones portables, et souvent sans gilet de sauvetage.



Observation d'un départ vers l'Angleterre.

Confronté au défi du sauvetage de ces vies en mer, l'État français coordonne des moyens qui s'adaptent et s'organisent continûment pour porter assistance aux embarcations en difficulté. Le recours à des navires affrétés et à des drones dédiés à cette mission a été décidé. Il sera effectif au premier semestre 2023. La coopération entre le CROSS¹ Gris-Nez et le MRCC² de Douvres est permanente.

En mer, si aucun cas de violence contre les sauveteurs n'a encore été relevé, les passagers se montrent parfois très agités.

Pêche

La pêche artisanale est active dans la zone, portée notamment par la coquille Saint-Jacques en Manche. Les États riverains exercent des contrôles assidus

pour limiter les pratiques illicites. La cohabitation des anciennes pratiques et des nouvelles, contestées (cas de senneurs par exemple), reste compliquée et peut vite dégénérer.

Les tensions spécifiques dans le contexte du Brexit se sont apaisées en 2022.

Eolien

Les énergies marines renouvelables sont en plein essor. Pour la Manche – mer du Nord, quatre projets de parcs éoliens sont à l'étude, et deux en cours de réalisation.

Ces chantiers sont de nouveaux dangers à la navigation à prendre en compte et les exploitants en organisent la sécurité pour permettre de limiter les risques induits.

Trafics illicites

En plus de l'émigration vers l'Angleterre, la Manche est un lieu de passage pour le trafic de drogue en provenance d'Amérique latine et des Caraïbes. La cargaison est généralement transportée par containers, et déchargée dans les ports du Havre ou du Benelux. Le préfet maritime coopère dans ce domaine avec ses partenaires européens (Allemagne, Belgique, Pays-Bas et Royaume-Uni) au sein du NSCMIG (North Sea and Channel Maritime Information Group).

¹COMNORD : commandant de la zone et de l'arrondissement maritimes de la Manche et de la mer du Nord

¹Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage maritimes
²Maritime Rescue Coordination Centre

6.4 ATLANTIQUE NORD

Analyse de l'État-major CECLANT¹



Participation au renforcement de la posture dissuasive et défensive de l'OTAN

Suite à l'invasion à grande échelle de l'Ukraine par la Russie le 24 février 2022, les

Alliés ont déclenché les plans de défense de l'OTAN et déployé plus de 40 000 soldats appuyés par d'importants moyens aériens et navals dans la partie orientale du territoire de l'Alliance, en mer Baltique et en Atlantique Nord-ouest.

Les Armées se sont mobilisées pour participer au renforcement de la posture dissuasive et défensive de l'Alliance Atlantique. Cet effort majeur passe par la réassurance de nos partenaires de l'Alliance aux frontières de l'OTAN, le renforcement des dispositifs déjà engagés et la projection de nouvelles capacités.

La Marine nationale française met en œuvre ses engagements en Atlantique Nord, en mer Baltique, en mer du Nord et en mer de Norvège, notamment dans le cadre du renforcement de la posture dissuasive et défensive de l'OTAN. Des

navires et aéronefs français ont ainsi été déployés, sous l'égide de MARCOM², pour participer à la surveillance des infrastructures énergétiques et à la protection de la liberté de navigation dans ces espaces parfois contestés.

Surveillance des infrastructures sous-marines sensibles

Comme elles le faisaient avant le conflit russo-ukrainien, les unités déployées pour la défense maritime du territoire surveillent et protègent les espaces où se déploient les infrastructures sous-marines sensibles. Ces installations présentes sur les fonds marins de l'espace maritime français sont supervisées par des opérateurs publics ou privés les mettant en œuvre.

La Marine nationale a parallèlement initié une démarche visant à explorer, de nouvelles capacités de surveillance et d'intervention sur les grandes profondeurs, à l'aide de robots et drones sous-marins autonomes.

À plus lointaine échéance, la Marine engage des travaux visant à acquérir des capacités propres permettant de faire face à l'extension de la conflictualité aux fonds marins.



¹CECLANT : Commandant En Chef pour l'Atlantique

²Allied maritime command – commandement maritime de l'OTAN basé à Northwood (UK)



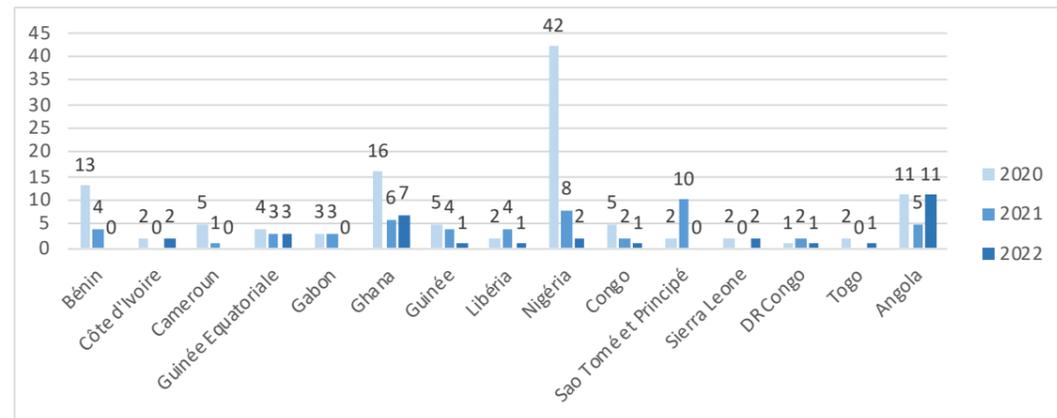
ANNEXES



A

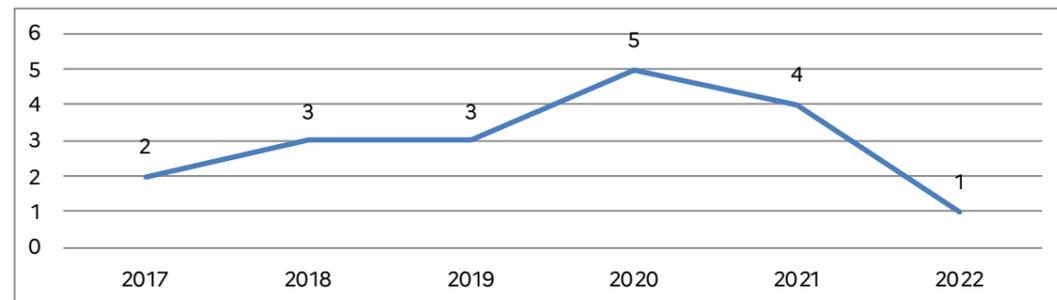
GOLFE DE GUINÉE

Analyse par État côtier



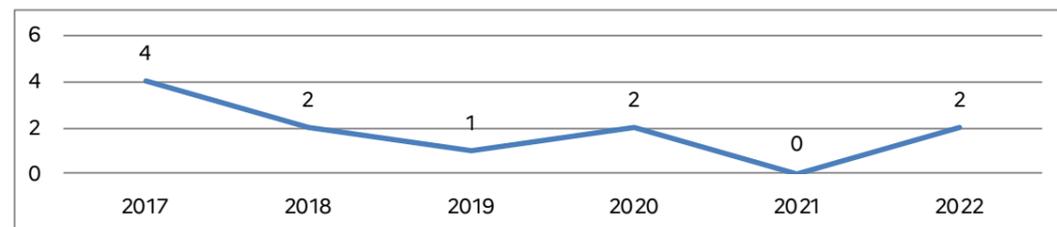
Ces statistiques, incluant des incidents survenus au-delà des eaux territoriales des différents pays du golfe de Guinée, ont vocation à localiser chaque événement en le rattachant à la terre la plus proche. Il ne s'agit en aucun cas d'un jugement des dispositifs de sûreté des pays cités.

Guinée



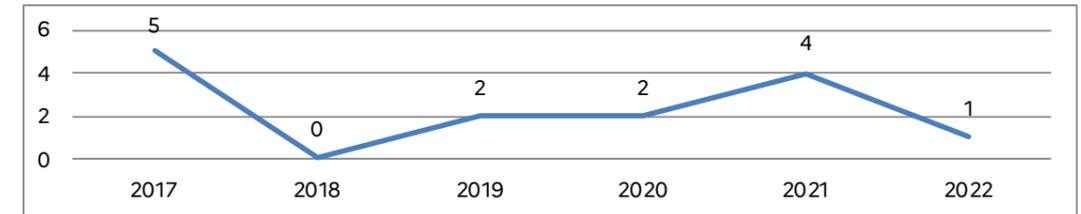
Un unique acte de brigandage a été reporté cette année au mouillage d'attente de Conakry. Si cet événement s'inscrit dans la tendance générale baissière, le niveau de violence des assaillants est conforme aux années précédentes. Ils se présentent en bandes, armés de fusils d'assaut et d'armes blanches.

Sierra Leone



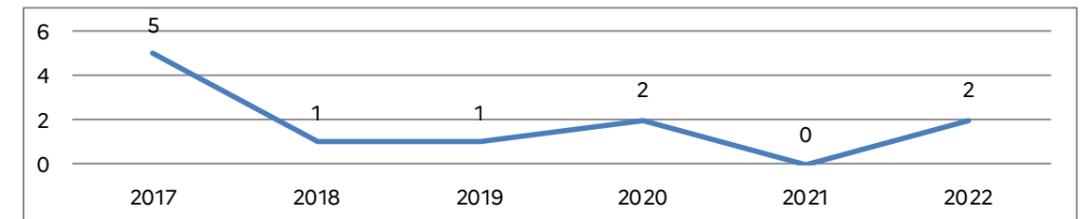
La Sierra Leone reste peu touchée par les événements de brigandage. Un remorqueur au mouillage a été victime d'une tentative de vol sans violence et un incident de hijacking a eu lieu en novembre.

Libéria



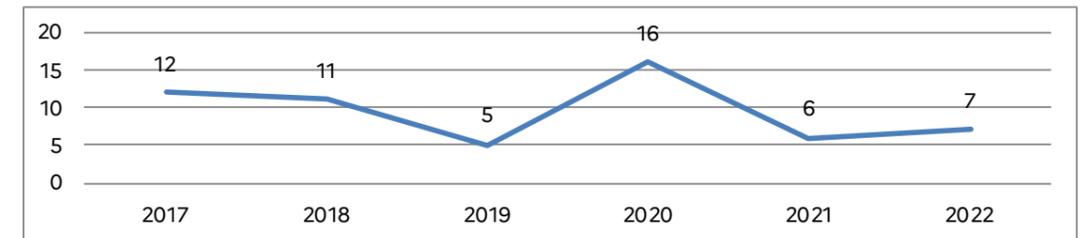
Après une recrudescence des événements sur l'année 2021, seul un incident a été reporté début 2022 à Monrovia.

Côte d'Ivoire



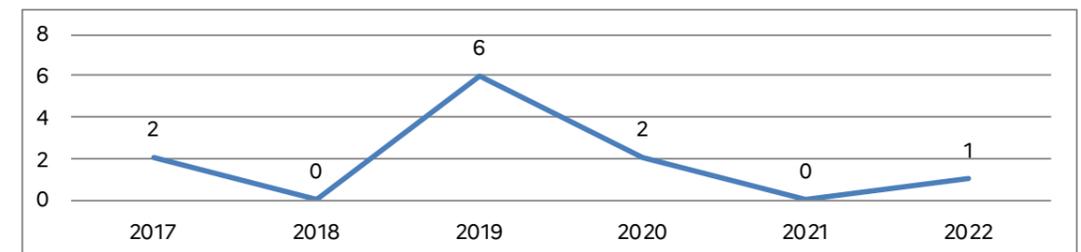
Le niveau d'incidents en Côte d'Ivoire demeure très faible à nul. Cependant les deux actes de piraterie recensés en 2022 concernent le large des côtes ivoiriennes : un même pétrolier spécialisé dans le ravitaillement à la mer au large d'Abidjan s'est vu attaqué à deux reprises très au large. Dans les deux cas, après plusieurs heures de détention, le navire et son équipage ont été relâchés ; une partie de la cargaison ainsi que des effets personnels ont été dérobés. Lors de la deuxième attaque, il a été signalé la mixité ethnique des hommes armés. Ce phénomène n'avait jamais été reporté jusqu'à présent.

Ghana



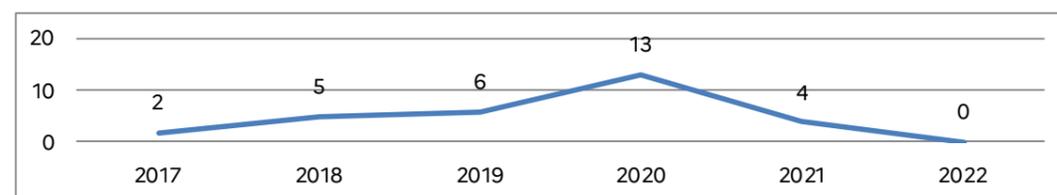
Le nombre d'incidents dans les eaux ghanéennes est stable. Ces événements concernent des vols sans violence dont les cibles sont des navires de commerce au mouillage de Takoradi. Le simple fait que l'intrus soit repéré à bord provoque systématiquement sa fuite.

Togo



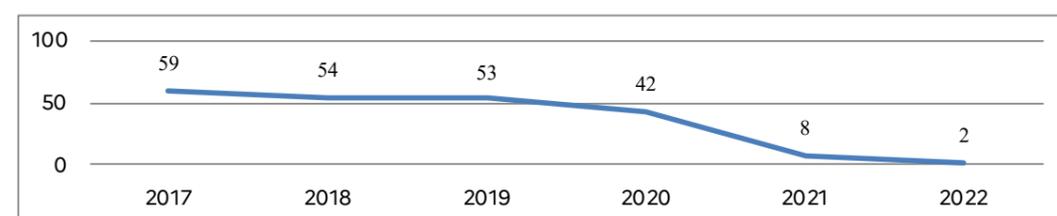
Comme l'an dernier, aucun incident n'est à déplorer dans la ZEE togolaise; les zones de mouillage sont sécurisées par des patrouilles permanentes. Le seul acte de piraterie répertorié sur ce graphique s'est produit hors ZEE.

Bénin



En 2022, aucun incident de piraterie ou de brigandage n'a eu lieu dans les eaux béninoises. Pour mémoire, sur les 4 incidents reportés en 2021, 3 avaient eu lieu en-dehors de la ZEE béninoise.

Nigeria



Brigandage

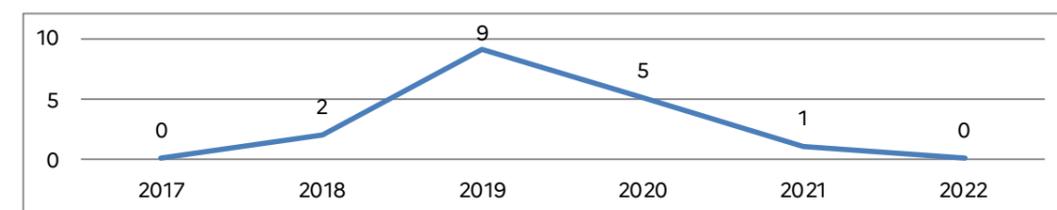
Deux vols dont l'un violent avec usage d'armes, ont eu lieu sur des navires à quai et au mouillage, marquant la poursuite de la forte baisse des incidents amorcée en 2021.

Piraterie

Aucun acte de piraterie n'a été perpétré dans la ZEE nigériane en 2022.

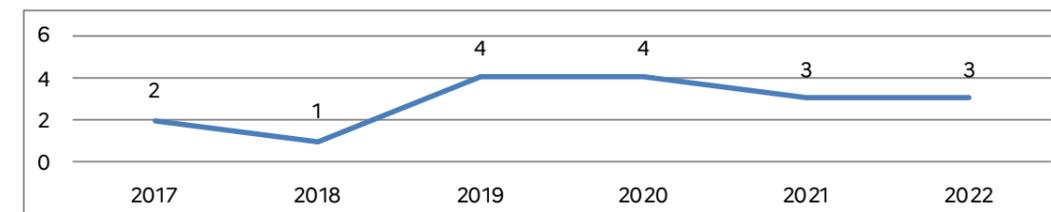
Nota bene : ces chiffres ne tiennent pas compte des incidents intervenant à l'intérieur des rivières. Ces derniers contribuent à maintenir un sentiment de forte insécurité dans cette zone.

Cameroun



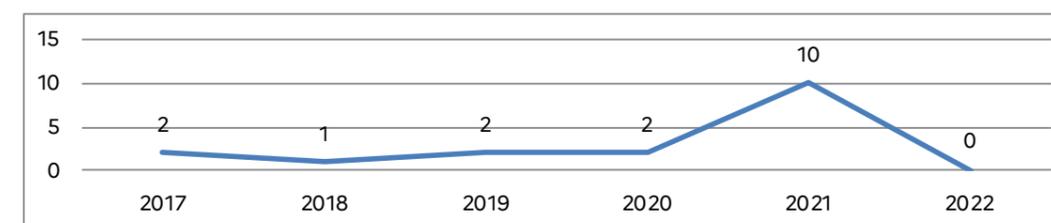
Aucun incident n'a été signalé en 2022 au Cameroun. Le 27 décembre, le Cameroun a publié la loi N°2022/017 portant répression de la piraterie, du terrorisme et des atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes.

Guinée Équatoriale



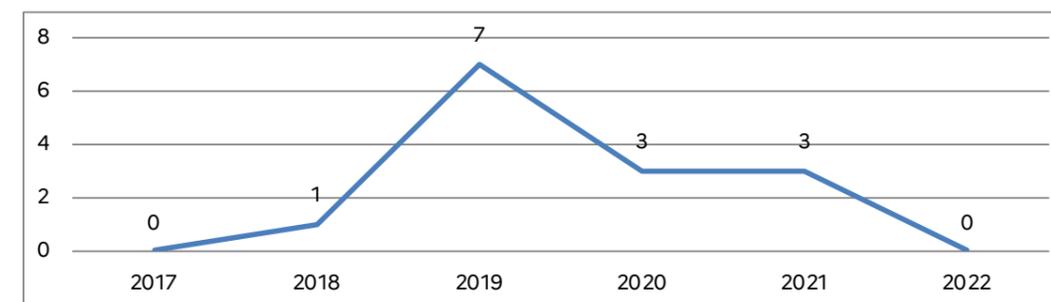
La diminution de la dangerosité de la zone, constatée en 2021, se confirme en 2022. Une première attaque a été enregistrée en janvier sur un navire à passagers effectuant les rotations entre Bata et l'île de Bioko. L'attaque a échoué grâce à l'intervention de l'équipe de sécurité équato-guinéenne présente à bord. Après une grande majorité de l'année sans aucun incident, les signaux faibles d'une possible reprise de la piraterie sont apparus mi-décembre avec l'attaque de deux navires en moins de 48 heures.

Sao Tomé-et-Principe



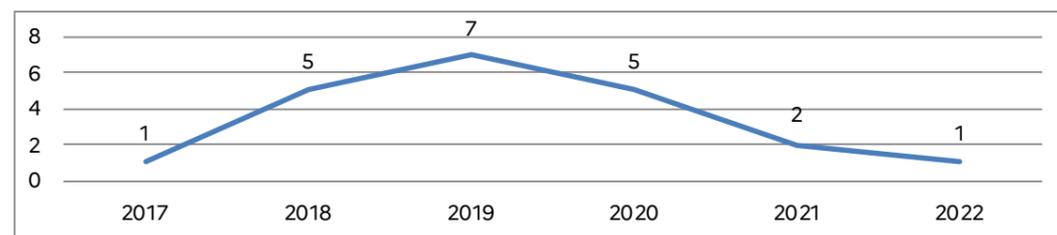
La zone de Sao Tomé-et-Principe, qui a connu une forte hausse d'incidents de piraterie et de brigandage en 2021, devenant ainsi la zone du golfe de Guinée la plus touchée par le phénomène, bénéficie en 2022 de la mise en sommeil des groupes de pirates puisqu'elle a été totalement épargnée.

Gabon



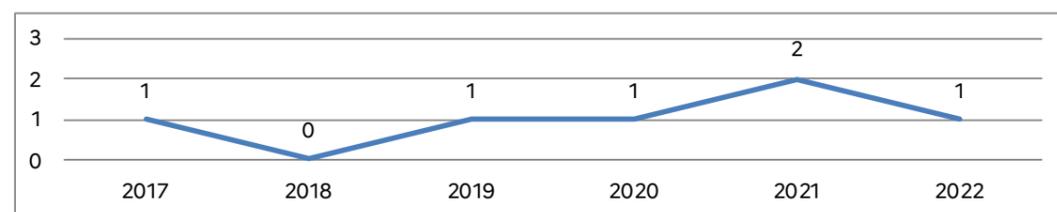
Coutumière ces dernières années d'actes de brigandage particulièrement violents au mouillage de Libreville, la zone n'a pas été touchée en 2022.

Congo



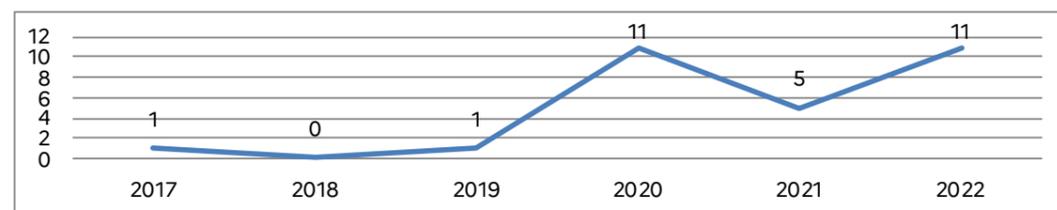
Seule une approche nocturne suspecte a été reportée dans les approches de Pointe Noire. La vue d'une équipe de sécurité à bord a suffi à faire fuir les hommes suspects.

République Démocratique du Congo



Une tentative de vol sans violence a été commise sur un navire de commerce à quai à Matadi.

Angola



Les approches de Luanda sont fortement touchées par des vols sans violence, commis notamment sur des navires de soutien ou des navires à passagers. Tous les incidents ne sont pas reportés, notamment les incidents touchant les pêcheurs locaux.

Liste des événements par ordre chronologique

Srl	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human - goods	Authorities informed	
1	09/01/2022	5:00	Tanker	Berthed	A theft occurred on a vessel.
	Liberia	TTW	06°20N	010°48W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes - with intervention	
2	08/01/2022	1:00	Passenger ship	Berthed	An attempted theft occurred on a vessel. An iron bar was left behind by the intruders.
	Angola	TTW	08°47S	013°14E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
3	15/01/2022	1:00	Passenger ship	Berthed	A theft occurred on a vessel.
	Angola	TTW	08°47S	013°14E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
4	20/01/2022	1:00	Passenger ship	Berthed	A theft occurred on a vessel.
	Angola	TTW	08°47S	013°14E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
5	23/01/2022	1:00	Passenger ship	Berthed	A robbery occurred on a vessel.
	Angola	TTW	08°47S	013°14E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
6	24/01/2022	23:15	Tanker	Sailing	The vessel reported a boarding by 9 to 11 armed men during the night. The men took control of the vessel and its 17 crewmembers for approximately 20 hours and then fled with personal effects and fuel.
	Côte d'Ivoire	EEZ	04°22N	004°15W	
7	29/01/2022	1:10	Passenger ship	Anchored	A robbery occurred on 2 passenger ships.
	Angola	TTW	08°47S	013°14E	
	Robbery	Yes	No injuries - Nil	Yes	

8	29/01/2022	1:30	Passenger ship	Anchored	An attempted theft occurred on a vessel. The men were spotted by the crew who raised the alarm. The men fled away
	Angola	TTW	08°47S	013°15E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
9	29/01/2022	Unk.	Passenger ship	Sailing	A vessel was attacked. Some gunshots were exchanged between the men and the armed military guards on board. The men then aborted their attack and moved away.
	Equatorial Guinea	TTW	02°05N	009°35E	
	Attack	Yes - With Use	No injuries - Nil	Unknown	
10	31/01/2022	1:30	Passenger ship	Berthed	An attempted theft occurred on a vessel. Men were spotted by the crew who raised the alarm, causing the men to escape.
	Angola	TTW	08°47S	013°15E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
11	02/02/2022	1:16	Container ship	Anchored	An attempted theft occurred on a vessel.
	Ghana	TTW	04°54N	001°41W	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
12	08/02/2022	3:15	LNG	Anchored	A theft occurred on a vessel. The theft was discovered during a routine patrol.
	Angola	TTW	08°44S	013°17E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
13	09/02/2022	0:40	Cargo ship	Anchored	A theft occurred on a vessel. Men were spotted by the duty officer who raised the alarm, causing the men to escape.
	Ghana	TTW	04°54N	001°42W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
14	18/02/2022	1:05	Bulk carrier	Anchored	A theft occurred on a vessel.
	Ghana	TTW	04°54N	001°42W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
15	23/02/2022	3:00	Supply vessel	Berthed	A theft occurred on a supply vessel.
	Angola	TTW	08°46S	013°15E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	

16	19/03/2022	4:45	Cargo ship	Berthed	A robbery occurred on a merchant vessel.
	Nigeria	TTW	06°26N	003°23E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
17	03/04/2022	11:00	Cargo ship	Drifting	During the boarding of a vessel, an Italian navy ship rallied to assist. Once on the scene, they found that the men had already left and the crew was safe in the citadel.
	Togo	Int. Waters	01°31N	001°30E	
	Boarding	Yes	No injuries - Stores / Crew's belonging	Yes - with intervention	
18	13/04/2022	3:45	Cargo ship	Anchored	A theft occurred on a vessel. The port authorities were informed.
	Ghana	TTW	04°54N	001°41W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
19	02/05/2022	1:33	Other	Sailing	A security team observed 2 men onboard a small embarcation closing the vessel, illuminating the bow with torchlights. Once the men noticed the security team, they turned off their lights and moved away.
	Congo Republic	TTW	04°45S	011°49E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
20	06/05/2022	19:24	Cargo ship	Berthed	A theft occurred on a vessel. 3 men boarded the vessel and fled on a small craft once spotted by the crew.
	DR Congo	TTW	05°50S	013°25E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
21	20/05/2022	6:00	Cargo ship	Anchored	During a routine patrol, a theft was discovered on a vessel.
	Ghana	TTW	04°53N	001°42W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
22	22/07/2022	0:10	Passenger ship	Anchored	3 men boarded a ship and stole an outboard motor.
	Angola	TTW	08°47S	013°14E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
23	11/08/2022	3:00	Other	Anchored	An attempted theft occurred on a ship. The duty guards spotted unauthorized men on the main deck. They were put on the run by the guards flashlights.
	Sierra Leone	TTW	08°30N	013°12W	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	

24	24/08/2022	3:20	Cargo ship	Anchored	A theft occurred on a vessel. 2 intruders stole cargo.
	Angola	TTW	06°07S	012°12E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
25	14/09/2022	0:05	Cargo ship	Anchored	3 men armed with AK47 and long knives boarded a vessel while 2 others remained on their boat. The crew immediately mustered inside the citadel. The port authorities dispatched a security vessel causing the men to escape.
	Guinea	EEZ	09°06N	013°58W	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores	Yes - with intervention	
26	19/09/2022	2:55	Cargo ship	Anchored	A theft occurred on a ship. 4 men were found onboard and the alarm was raised quickly. A patrol boat was dispatched to secure the anchorage.
	Ghana	TTW	04°54N	001°41E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes - with intervention	
27	27/09/2022	19:58	Supply vessel	Anchored	A supply vessel was boarded by an unknown number of men. 2 crewmembers were severely injured. A security vessel was dispatched to assist and secure the ship.
	Nigeria	EEZ	05°29N	005°01E	
	Boarding	Yes	Assaulted - Cash / Crew's belonging	Yes - with intervention	
28	16/11/2022	1:50	Bulk carrier	Anchored	3 armed men were found stealing paint by the crew who raised the alarm. The men threatened the crew before escaping. This incident was reported to the local authorities.
	Ghana	TTW	04°54N	001°40W	
	Robbery	Yes	Threatened - Cash / Crew's belonging	Yes	
29	15/11/2022	19:30	Cargo ship	Sailing	Several armed men boarded a ship but the crew escaped and mustered inside the citadel. After grounding the ship, the men left the ship and the crew exited the citadel. Local authorities dispatched a naval asset to secure the ship.
	Sierra Leone	EEZ	07°11N	013°16W	
	Boarding	Yes	Taken Hostage - Stores / Crew's belonging	Yes - with intervention	
30	23/11/2022	23:00	Tanker	Drifting	A ship went missing after 8 armed men took control of it. Part of the cargo was stolen. An Italian navy ship assisted until a tug towed the vessel. The men damaged the navigation and communication equipment.
	Côte d'Ivoire	Int. Waters	01°18N	004°39W	
	Hijack	Yes	Threatened - Cash / Crew's belonging	Yes	
31	12/12/2022	2:50	Tanker	Sailing	An attack occurred on a vessel. Several gunshot impacts were reported.
	Equatorial Guinea	EEZ	02°25N	008°24E	
	Attack	Yes	No injuries - Nil	Yes	

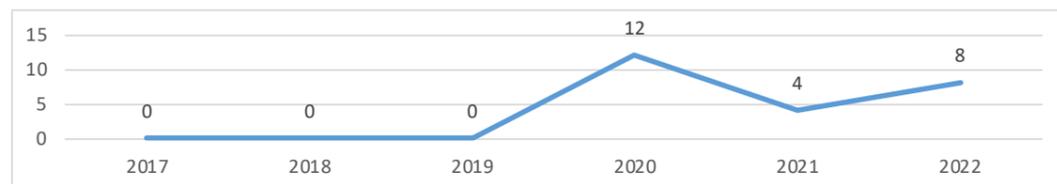
32	13/12/2022	10:07	Passenger ship	Sailing	A vessel was boarded by 9 armed men. The men took control of the vessel and the three crewmembers. A few hours later they left and took two crewmembers hostage. The vessel was escorted to Douala after the men left it.
	Equatorial Guinea	EEZ	02°46N	008°46E	
	Hijack	Unknown	Taken Hostage - Cash / Crew's belonging	Yes	

B

AMÉRIQUES & ARC DES CARAÏBES
- AUTRES ZONES

Analyse par État côtier

Mexique



La baie de Campêche est confrontée à des problèmes de vols touchant les navires de soutien aux plateformes pétrolières. Les assaillants sont armés et violents à l'encontre des équipages.

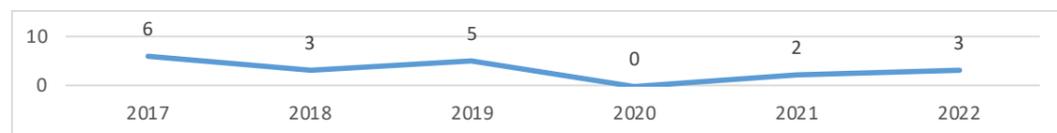
Plus généralement, les incidents touchant les plateformes pétrolières du golfe du Mexique constituent un facteur déstabilisant pour la région, avec un risque de dégradation de la situation sécuritaire.

Panama



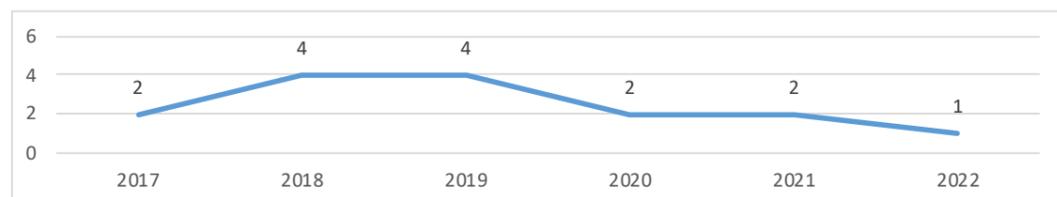
Les yachts et les voiliers au mouillage peuvent être victimes de vols nocturnes, non violents et discrets. La baie de Linton, à l'ouest de Colón sur la côte nord, est particulièrement touchée.

Honduras



Les trois incidents relevés cette année concernent des vols sans violence sur des yachts au mouillage.

Guatemala



Un vol discret a eu lieu sur un yacht au mouillage.

Haïti

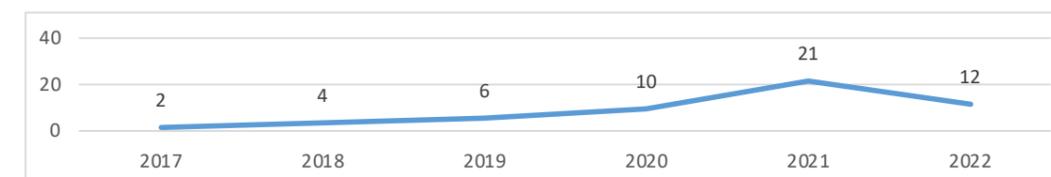


Un porte-conteneurs a subi un vol au mouillage dans la baie de Port-au-Prince. Les assaillants ont fait preuve de violence, prenant momentanément en otage des membres d'équipage, cependant ils ont pris la fuite dès que l'alarme a été donnée.

Arc antillais

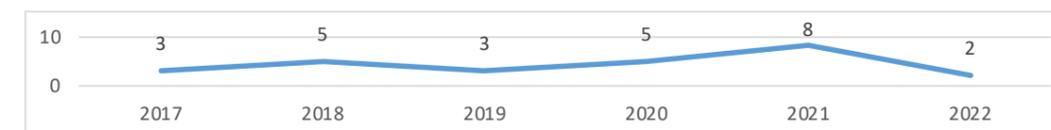
L'Arc antillais représente toujours une zone propice aux vols sur les navires de plaisance même si la saisonnalité est moins évidente cette année. Les Antilles françaises et néerlandaises sont toujours particulièrement touchées, cependant la tendance générale est à la baisse par rapport à l'année dernière.

Pérou



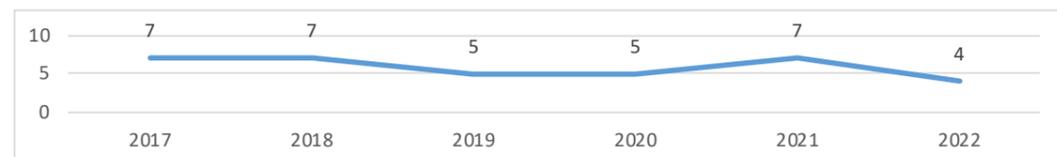
Après une année record en 2021, le nombre d'événements au Pérou semble refluer sans que nous soyons en mesure d'expliquer le phénomène. Il s'agit toujours principalement de vols au mouillage de Callao, le port de Lima. Les malfrats n'hésitent pas à se montrer menaçants à l'encontre de l'équipage, mais prennent la fuite dès que l'alarme est donnée.

Equateur



Le nombre d'incidents reportés a nettement diminué, toutefois les deux événements enregistrés dans la zone font état d'usage d'armes à feu. Un membre d'équipage a été blessé par arme à feu lors d'un vol, puis un porte-conteneurs a essuyé des tirs au large de Guayaquil.

Colombie



Deux vols sans violence sur des navires de plaisance au mouillage ont été signalés sur la côte nord du pays, côté mer des Caraïbes.

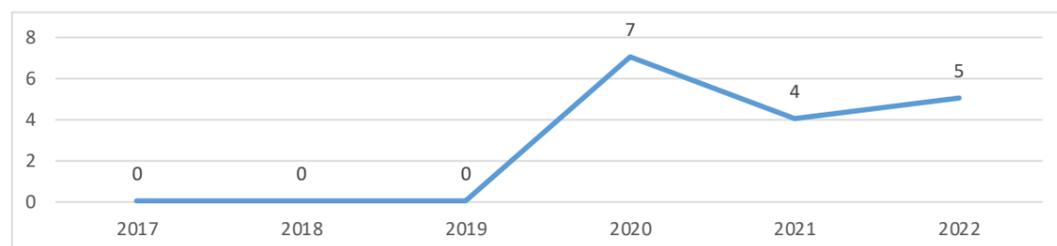
Sur la côte ouest, un navire à passagers a été volé. Les 25 personnes à bord, contraintes d'abandonner le navire, ont été sauvées par la marine colombienne.

Vénézuéla



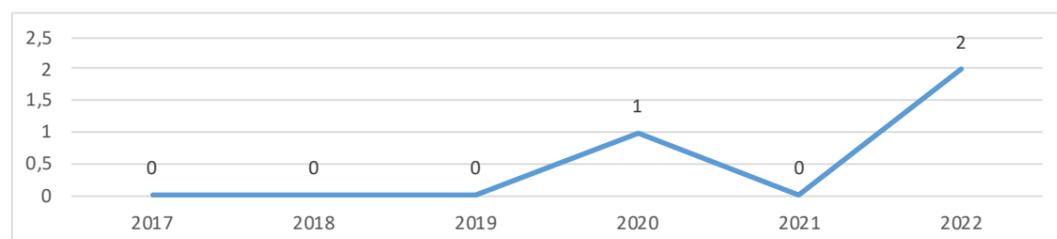
Si la situation en mer n'apparaît pas comme critique, la situation sécuritaire à terre est préoccupante pour la sûreté de la zone. Trois navires de commerce ont subi un vol au mouillage dans la zone de Barcelone.

Brésil



Une série de vols s'est produite sur des vraquiers au mouillage de Macapa. Les assaillants sont souvent armés et menaçants à l'encontre de l'équipage.

Guyana



Deux vols dont un avec violence ont été recensés à Georgetown.

Liste des événements par ordre chronologique

Srl	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human - goods	Authorities informed	
1	07/01/2022	12:00	Cargo ship	Anchored	Men boarded the vessel and stole stores and crew's belongings.
	Venezuela	TTW	10°15N	064°34W	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
2	10/01/2022	11:05	Bulk carrier	Anchored	3 armed men boarded the vessel. The alarm was raised and the crew mustered. The men threatened the crew with their weapons and stole items.
	Brazil	TTW	00°01N	050°59W	
	Robbery	Yes	Threatened - Stores	Yes	
3	16/01/2022	2:30	Yacht	Anchored	2 men boarded the yacht. They tied up the owner, stole personal belongings and cash and escaped.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°11N	061°16W	
	Robbery	Yes	Assaulted - Cash / Crew's belongings	Yes	
4	23/01/2022	0:40	Bulk carrier	Anchored	3 men were seen by the duty crew. The alarm was raised and the crew mustered. The men left empty-handed.
	Peru	TTW	12°00S	077°13W	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
5	23/01/2022	5:20	Bulk carrier	Anchored	4 armed men threatened a duty crew member. They released him and he raised the alarm. The crew mustered. After the search, ship's equipment was stolen.
	Brazil	TTW	00°00N	050°02W	
	Robbery	Yes	Threatened - Stores	Yes	
6	23/01/2022	23:45	Bulk carrier	Anchored	2 small boats with 3 men tried to board the ship. The crew used fire hoses and the men left.
	Brazil	TTW	00°00N	050°02W	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
7	25/01/2022	6:10	Bulk carrier	Anchored	2 men were seen by the duty crew. The alarm was raised and the men left with equipment.
	Venezuela	TTW	10°16N	064°34W	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	

8	30/01/2022	0:00	Yacht	Anchored	The dinghy of a yacht was stolen.
	Grenada	TTW	11°59N	061°41W	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
9	01/02/2022	4:45	Yacht	Anchored	2 men approached the yacht but moved away after the owner started shouting.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	12°35N	061°26W	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
10	02/02/2022	1:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	12°37N	061°21W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
11	03/02/2022	19:30	Yacht	Anchored	2 fishing rods were stolen.
	Guadeloupe	TTW	15°49N	061°36W	
	Theft	No	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
12	04/02/2022	7:00	Bulk carrier	Anchored	3 armed men boarded and took the watchman hostage. The alarm was raised and the men left with stores.
	Peru	TTW	12°01S	077°13W	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores	Yes	
13	08/02/2022	5:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen.
	Martinique	TTW	14°36N	061°06W	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
14	17/02/2022	18:40	Container ship	Anchored	A crew member on duty noticed that 3 men, armed with guns and machetes, had taken 2 crew members hostage. The chief officer raised the alarm, mustered the crew and informed local authorities. On hearing the alarm, the crew members were released. Some of the ship's property was stolen. The crew members were not injured.
	Haiti	TTW	18°40N	072°24W	
	Robbery	Yes - With Use	Assaulted - Stores / Crew's belongings	Yes	
15	28/02/2022	7:10	Bulk carrier	Anchored	7 armed men boarded and threatened the watchman. The alarm was raised. The men left with ship's stores.
	Peru	TTW	12°00S	077°13W	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores	Yes	

16	05/03/2022	0:00	Yacht	Anchored	An unoccupied yacht was stolen.
	U.S.A	TTW	18°19N	064°47W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
17	10/03/2022	8:00	Bulk carrier	Anchored	7 armed men boarded, held 1 crewmember and left with ship's stores when the alarm was raised.
	Peru	TTW	12°00S	077°12W	
	Robbery	Yes	Taken Hostage - Stores	Yes	
18	13/03/2022	1:00	Other	Anchored	An indeterminate number of men boarded and left with ship's stores.
	Peru	TTW	12°01S	077°12W	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
19	13/03/2022	1:00	Container ship	Anchored	7 armed men boarded and left after the alarm was raised. They left with ship's stores.
	Peru	TTW	12°01S	077°11W	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
20	18/03/2022	10:00	Yacht	Sailing	A skiff with 6 men approached and 5 men boarded and left with the crew's belongings. Crew is safe.
	Honduras	TTW	15°16N	082°51W	
	Boarding	Unknown	No injuries - Cash / Crew's belongings	Yes	
21	26/03/2022	5:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen.
	U.S.A	TTW	18°20N	064°42W	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
22	28/03/2022	9:30	Yacht	Anchored	2 men were seen by the owner who threatened them. They left empty-handed on a pirogue.
	Grenada	TTW	12°00N	061°44W	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
23	29/03/2022	12:00	Yacht	Anchored	Armed men boarded the yacht and stole crew belongings.
	Dominican Republic	TTW	18°25N	069°35W	
	Robbery	Yes	Assaulted - Cash / Crew's belongings	Yes	

24	31/03/2022	3:00	Yacht	Anchored	A dinghy and its outboard engine were stolen.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°00N	061°14W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
25	06/04/2022	17:00	Yacht	Anchored	An outboard engine was stolen.
	Grenada	TTW	12°27N	061°29W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
26	08/04/2022	2:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen.
	Colombia	TTW	12°12N	072°09W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
27	19/04/2022	22:00	Yacht	Anchored	4 or 5 men boarded and assaulted the ship owner. They left empty-handed.
	Panama	TTW	09°36N	079°34W	
	Theft	No	Threatened - Nil	Yes	
28	20/04/2022	18:30	Yacht	Anchored	A paddleboard was stolen.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°14N	061°16W	
	Theft	No	No injuries - Cash / Crew's belongings	Yes	
29	26/04/2022	1:00	Bulk carrier	Anchored	3 men were seen by the duty crew. The alarm was raised and the crew mustered. The men left empty-handed.
	Brazil	TTW	00°04S	051°06W	
	theft	No	No injuries - Nil	Yes	
30	28/04/2022	12:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen.
	Martinique	TTW	14°28N	060°51W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
31	28/04/2022	0:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen.
	Sint Maarten	TTW	18°02N	063°06W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	

32	28/04/2022	15:42	Yacht	Anchored	An attempted robbery took place. A bolt cutter was found on a dinghy with a protective cable cut. The attempt to remove the outboard motor failed.
	Antigua and Barbuda	TTW	17°01N	061°50W	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
33	03/05/2022	5:00	Dinghy	Anchored	An outboard motor was stolen from an inflatable boat.
	Netherlands Antilles	TTW	12°10N	068°20W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
34	04/05/2022	1:30	Yacht	Anchored	A yacht was looted while the owners were away for 8 weeks.
	Dominican Republic	TTW	18°26N	069°36W	
	Theft	No	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
35	05/05/2022	8:00	Yacht	Anchored	A kayak and a paddle were stolen from the deck of a yacht at anchor.
	Antigua and Barbuda	TTW	17°00N	061°46W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
36	06/05/2022	2:30	Dinghy	Anchored	A dinghy was stolen by 3 men.
	Sint Maarten	TTW	18°02N	063°06W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
37	07/05/2022	6:00	Yacht	Anchored	While the owner was sleeping, a thief took his valuables.
	Saint Martin	TTW	18°03N	063°05W	
	Theft	No	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
38	08/05/2022	3:29	Yacht	Anchored	A dinghy moored to a yacht was stolen.
	Netherlands Antilles	TTW	12°08N	068°17W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
39	08/05/2022	5:00	Other	Sailing	The captain of a boat being towed discovered that equipment not yet installed had been stolen from the cockpit overnight.
	Sint Maarten	TTW	18°01N	063°05W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	

40	08/05/2022	18:30	Dinghy	Berthed	A dinghy was stolen.
	Sint Maarten	TTW	18°02N	063°06W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
41	09/05/2022	2:30	Dinghy	Anchored	A dinghy was stolen.
	Sint Maarten	TTW	18°02N	063°05W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
42	19/05/2022	4:30	Bulk carrier	Anchored	An attempted robbery occurred on a vessel. An unknown number of men were spotted. The alarm was raised and the crew mustered. The men fled empty-handed after threatening the crew with knives. The incident was reported to the Port Authority.
	Guyana	TTW	06°58N	058°02W	
	Robbery	Yes - With Use	No injuries - Nil	Yes	
43	22/05/2022	0:00	Supply vessel	Sailing	The support vessel was boarded by 5 men armed with guns. The men fired several shots and looted the vessel for approximately 45 minutes. They fled in a small boat. Valuable equipment was stolen.
	Mexico	TTW	18°29N	093°21W	
	Robbery	Yes - With Use	No injuries - Stores	Yes	
44	22/05/2022	5:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen with its outboard engine while moored to a yacht at anchor.
	Panama	TTW	09°36N	079°34W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
45	24/05/2022	16:00	Dinghy	Anchored	A dinghy was stolen.
	Saint Martin	TTW	18°04N	063°05W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
46	26/05/2022	7:00	Yacht	Anchored	Upon returning to the catamaran, the owners noticed shoemarks. A man had realised he was being filmed by a security camera and left, without trying to break in.
	Saint Martin	TTW	18°05N	063°09W	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
47	29/05/2022	5:00	Dinghy	Anchored	A dinghy and its engine were stolen.
	Martinique	TTW	14°26N	060°53W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	

48	30/05/2022	6:00	Yacht	Anchored	Intruders tried to take the outboard motor of an boat moored to a catamaran. The owner noticed that the fasteners were undone. The security chain prevented the theft.
	Saint Martin	TTW	18°03N	063°05W	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
49	31/05/2022	12:00	Passenger ship	Sailing	A ship was stolen by 2 men posing as passengers. 25 passengers were forced to abandon the ship and were rescued by the Colombian Navy. The 2 men abandoned the ship in full view of the authorities.
	Colombia	TTW	03°48N	077°14W	
	Robbery	Yes	Assaulted - Ship's stolen	Yes	
50	01/06/2022	5:00	Dinghy	Anchored	A dinghy and its engine were stolen.
	Saint Martin	TTW	18°04N	063°05W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
51	07/06/2022	0:00	Dinghy	Berthed	A dinghy was stolen.
	Martinique	TTW	14°26N	060°53W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
52	07/06/2022	0:15	Yacht	Anchored	The cruisers in their yacht were awakened by the sound of footsteps. They went to the cockpit and a man jumped overboard and quickly swam away behind another boat towards the mangroves.
	Saint Lucia	TTW	13°58N	061°01W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
53	13/06/2022	19:00	Sailing vessel	Anchored	An outboard engine was stolen.
	Panama	TTW	09°36N	079°34W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
54	22/06/2022	8:00	Yacht	Anchored	While the captain and crew were asleep, a man boarded the locked yacht and stole various items from the cockpit. The incident was reported to the authorities.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°00N	061°14W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
55	23/06/2022	7:45	Tanker	Anchored	3 men armed with knives boarded the tanker. The alarm was raised and the men escaped with some equipment.
	Peru	TTW	12°01S	077°13W	
	Robbery	No	No injuries - Stores	Yes	

56	25/06/2022	8:00	Yacht	Anchored	The yacht was broken into over a 10 days period. The guard discovered that the men had broken in through a hatch and then removed the ceiling panels to access and release three winches. Other items were also stolen.
	Martinique	TTW	14°26N	060°53W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
57	28/06/2022	5:00	Yacht	Anchored	An unlocked dinghy was stolen from a yacht.
	U.S. Virgin Islands	TTW	18°21N	064°44W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
58	30/06/2022	8:20	Yacht	Anchored	Equipment was stolen.
	Guatemala	TTW	15°49N	088°44W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
59	30/06/2022	10:00	Yacht	Anchored	Fishing gear was stolen.
	Honduras	TTW	16°18N	086°32W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
60	05/07/2022	12:00	Yacht	Sailing	The Ecuadorian Navy evacuated the victim of an attempted robbery with a firearm. The men fled in fast boats when they noticed the presence of the authorities.
	Ecuador	TTW	3°10S	80°01W	
	Robbery	Yes	Assaulted - Nil	Yes - with intervention	
61	09/07/2022	00:01	Yacht	Anchored	2 men armed with pistols boarded. They held the captain at gunpoint and demanded cash and electronics which were handed over. The men then left. No police report was made.
	Saint Lucia	TTW	13°54N	061°04W	
	Robbery	Yes	Threatened - Stores / Crew's belongings	No	
62	10/07/2022	07:00	Yacht	Anchored	A man stole a propane tank and a dinghy. The latter was returned for cash.
	Panama	TTW	09°19N	082°14W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
63	11/07/2022	07:00	Yacht	Anchored	The owner of a yacht woke up and saw a man armed with a large knife on deck. The man then left quickly. Weapons were stolen. A report was made to the marina.
	Saint Martin	TTW	18°03N	063°05W	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	

64	14/07/2022	23:45	Yacht	Anchored	Video surveillance from the marina showed that 2 men wearing masks arrived in a canoe and cut the cable holding the yacht's dinghy to steal it.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°40N	61°38W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
65	15/07/2022	15:55	Dinghy	Berthed	A locked dinghy was stolen. Following a police search, the dinghy was found and 2 men were arrested trying to escape on a boat.
	Martinique	TTW	14°36N	061°04W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes - with intervention	
66	17/07/2022	04:30	Supply vessel	Sailing	5 men armed with guns and knives boarded. They took a crew member hostage and injured another, wounding him severely. They stole some of the equipment and fled.
	Mexico	EEZ	18°40N	092°55W	
	Robbery	Yes - With Use	Threatened - Ship's damage	Yes	
67	19/07/2022	05:00	Yacht	Anchored	An outboard motor was stolen.
	Guadeloupe	TTW	16°15N	061°15W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
68	22/07/2022	07:00	Yacht	Anchored	While the owners were sleeping, their unlocked dinghy in the water was stolen.
	Saint Lucia	TTW	13°51N	061°03W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
69	23/07/2022	07:00	Yacht	Anchored	An inflatable boat and an outboard motor were stolen.
	Panama	TTW	09°36N	079°34W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
70	24/07/2022	07:00	Yacht	Anchored	A speedboat was stolen.
	Saint Lucia	TTW	14°04N	060°57W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
71	09/08/2022	0:00	Cargo ship	Anchored	Unnoticed men boarded and stole some items before fleeing. The incident was reported to port authorities.
	French Guiana	TTW	06°48N	058°10W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	

72	11/08/2022	1:40	Supply vessel	Sailing	A supply vessel was approached by skiffs. The crew called for help on VHF. 3 boats in the area approached and illuminated the skiffs, causing them to flee.
	Mexico	TTW	18°33N	093°13W	
	Suspicious approach	No	No injuries - Nil	Yes	
73	13/08/2022	1:45	Dinghy	Anchored	A dinghy was stolen while the owners were ashore.
	Dominica	TTW	15°25N	061°26W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
74	18/08/2022	14:00	Dinghy	Anchored	A well-secured dinghy was stolen. A report was made to the police and coastguard, but no forensic examination was carried out.
	Netherlands Antilles	TTW	12°07N	068°55W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
75	19/08/2022	16:00	Dinghy	Berthed	While the owners were ashore, some equipment was stolen.
	Saint Lucia	TTW	13°15N	061°01W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
76	24/08/2022	22:02	Dinghy	Anchored	The owner discovered that his locked and motorless dinghy was stolen. A police report was made.
	Martinique	TTW	14°26N	060°53W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
77	26/08/2022	2:15	Yacht	Berthed	A docked yacht was boarded by 2 armed men. Several blows were exchanged causing the men to jump overboard. Money was stolen and reports were made to the authorities.
	Saint Lucia	TTW	13°51N	061°03W	
	Robbery	Yes - With Use	Assaulted - Cash / Crew's belongings	Yes	
78	30/08/2022	4:00	Bulk carrier	Anchored	20 to 24 armed men wearing black mask boarded and threatened the security team and crew members before escaping with some equipment.
	Brazil	TTW	00°03N	050°59W	
	Robbery	Yes - With Use	Assaulted - Stores	Yes	
79	31/08/2022	10:00	Yacht	Anchored	A dinghy and its engine were stolen.
	Panama	TTW	09°03N	082°14W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	

80	06/09/2022	3:00	Dinghy	Berthed	A locked dinghy was stolen.
	Grenada	TTW	12°27N	061°29W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
81	12/09/2022	0:20	Yacht	Anchored	Some equipment was stolen.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°40N	061°38W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
82	16/09/2022	8:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen.
	Mexico	TTW	18°16N	087°50W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
83	16/09/2022	8:30	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen.
	Colombia	TTW	10°24N	075°32W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
84	22/09/2022	3:01	Yacht	Anchored	A man came with tools and opened the hatch. He stole some equipments and and belongings.
	Martinique	TTW	14°27N	060°52W	
	Theft	No	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
85	29/09/2022	5:15	Tanker	Anchored	Men boarded and escaped unnoticed with some equipment.
	Peru	TTW	12°02N	077°08W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
86	05/10/2022	19:30	Yacht	Anchored	A man boarded an unlit and unsecured yacht and stole a generator and fishing gear.
	Honduras	TTW	16°18N	086°31W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
87	06/10/2022	0:30	Yacht	Anchored	4 men armed with knives boarded and stole crew belongings before escaping.
	Saint Lucia	TTW	13°51N	061°30W	
	Robbery	yes	No injuries - Cash / Crew's belongings	Yes	

88	09/10/2022	6:01	Container ship	Sailing	1 skiff approached and shots were exchanged. The vessel conducted evasive manoeuvres, then the skiff moved away.
	Ecuador	EEZ	02°44S	081°03W	
	Attack	Yes - With Use	No injuries - Nil	Yes	
89	09/10/2022	12:00	Yacht	Berthed	A dinghy tied to a tree on a beach was stolen. Tools were used to cut the lock and cable.
	U.S.A	TTW	18°19N	064°51W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
90	14/10/2022	8:30	Tanker	Anchored	A man boarded the ship and the crew raised the alarm. The man left with spare parts.
	Peru	TTW	11°58S	077°12W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
91	16/10/2022	1:00	Yacht	Anchored	2 men approached a yacht on a kayak and one of the men climbed onboard. The captain pushed the man into the water. The 2 men threatened to come back with a gun and kill the crew before leaving.
	Saint Lucia	TTW	13°54N	061°04W	
	Theft	No	Threatened - Not stated	Yes	
92	16/10/2022	18:30	Yacht	Anchored	Men broke into the locked yacht by destroying a hatch. The ship was ransacked and items were stolen. A police report was made.
	Grenada	TTW	12°10N	061°43W	
	Theft	No	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
93	22/10/2022	12:00	Yacht	Anchored	Men boarded and stole camera gear and drone equipment while the crew was ashore.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°00N	061°14W	
	Theft	No	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
94	22/10/2022	12:00	Yacht	Anchored	A man boarded a catamaran and stole a pump from an unlocked cockpit locker.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°00N	061°14W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
95	28/10/2022	12:00	Dinghy	Anchored	A locked boat was stolen and found engineless a few days later.
	Panama	TTW	09°16N	082°11W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	

96	28/10/2022	12:00	Dinghy	Anchored	A locked dinghy was stolen.
	Grenada	TTW	11°59N	061°45W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
97	02/11/2022	7:15	Supply vessel	Anchored	A man boarded a supply vessel using a small canoe on the river side. The ISPS guard saw the man who then jumped overboard. The incident was reported to the local authorities.
	Guyana	TTW	06°47N	058°10W	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
98	04/11/2022	12:00	Yacht	Anchored	Men boarded and broke in through the locked companionway. Electronics and clothing were stolen.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°00N	061°14W	
	Theft	No	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
99	06/11/2022	7:15	Unknown	Sailing	Several men approached by motorboat and 3 of them boarded the vessel, causing the alarm to sound. The 3 men fled with firefighting equipment.
	Mexico	EEZ	19°17N	092°06W	
	Boarding	No	No injuries - stores	Yes	
100	09/11/2022	10:00	Tanker	Anchored	Men boarded the ship, stole items from the ship's store and escaped unnoticed. The crew on duty discovered the theft and reported to local authorities.
	Peru	TTW	12°00S	077°13W	
	Theft	No	No injuries - stores	Yes	
101	09/11/2022	12:00	Dinghy	Anchored	The outboard motor of a dinghy was stolen.
	U.S. Virgin Islands	TTW	18°20N	064°55W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
102	11/11/2022	12:00	Yacht	Anchored	Items were stolen from a yacht.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	12°42N	061°19W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
103	12/11/2022	12:00	fishing vessel	Sailing	The ministry of public security managed to apprehend 4 men armed with firearms, who violently assaulted 4 fishermen and seized the outboard motors of the 2 fishing boats.
	Mexico	TTW	21°18N	089°41W	
	Robbery	Yes	Threatened - Ship's damage	Yes - with intervention	

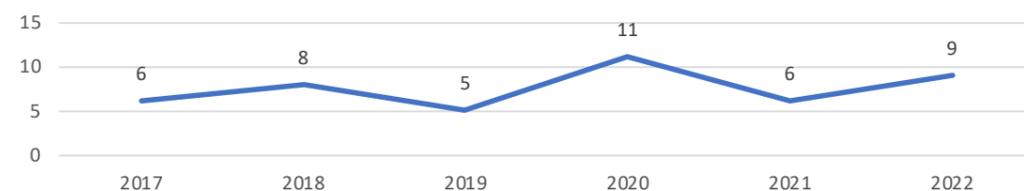
104	13/11/2022	12:00	Dinghy	Anchored	Men stole a dinghy. It was found undamaged and adrift the next day.
	Grenada	TTW	11°59N	061°45W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
105	19/11/2022	22:29	Other	Sailing	8 armed men attacked and hijacked the vessel. Then headed for French Guiana waters, where the Suriname police lost track of them.
	Suriname	TTW	06°06N	054°56W	
	Hijack	Yes - With Use	Taken Hostage - Not stated	Yes - with intervention	
106	23/11/2022	12:00	Yacht	Anchored	An unlocked dinghy was stolen from a yacht.
	Martinique	TTW	14°36N	061°04W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
107	23/11/2022	12:00	Yacht	Anchored	Men broke into a yacht through the locked companionway. The men ransacked the interior and stole money and other items.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°07N	061°11W	
	Theft	No	No injuries - Cash / Crew's belongings	Yes - with intervention	
108	24/11/2022	14:50	Bulk carrier	Anchored	The crew of a merchant vessel discovered the liferaft missing.
	Venezuela	TTW	10°16N	064°34W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
109	24/11/2022	12:00	Yacht	Anchored	While the crew was ashore, men boarded a yacht, stole some items from the deck and escaped unnoticed.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°00N	061°14W	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
110	26/11/2022	12:00	Dinghy	Berthed	A dinghy was stolen.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	12°38N	061°23W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
111	27/11/2022	12:00	Yacht	Anchored	The crew of a yacht discovered a kayak tied to the stern. Two men emerged from a hatch and jumped overboard. They stole personal belongings.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°00N	061°14W	
	Theft	No	No injuries - Cash / Crew's belongings	Yes	

112	30/11/2022	12:00	fishing vessel	Sailing	7 armed men boarded and stole 2 tons of shrimps, 2 engines and various equipment. The Colombian navy found and arrested the men.
	Colombia	EEZ	14°16N	081°05W	
	Boarding	Yes	No injuries - Stores	Yes - with intervention	
113	01/12/2022	12:00	Yacht	Anchored	While the crew of a yacht was asleep, men boarded and stole some items before escaping unnoticed.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°15N	061°15W	
	Theft	No	No injuries - Cash / Crew's belongings	Yes - with intervention	
114	03/12/2022	12:00	Unknown	Berthed	Crewmembers noticed a suspicious vessel heading towards their ship. The suspicious vessel then picked up a diver who pointed a gun at the crew.
	Brazil	TTW	23°57S	046°18W	
	Irregular Activity	Yes	No injuries - Nil	Yes - with intervention	
115	10/12/2022	10:00	Yacht	Anchored	An anchor was stolen on a yacht.
	Dominican Republic	TTW	18°22N	068°50W	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
116	16/12/2022	21:00	Yacht	Anchored	A man boarded but escaped when the crew noticed him on the deck.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°15N	061°15W	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
117	17/12/2022	4:00	Yacht	Anchored	An in-the-water but locked dinghy was stolen from an occupied yacht.
	Panama	TTW	09°33N	079°39W	
	Theft	No	No injuries - Ship's stolen	Yes	
118	18/12/2022	3:00	Yacht	Anchored	6 men armed with machetes boarded and stole cellphones and other items.
	Saint Lucia	TTW	13°49N	061°03W	
	Robbery	Yes	No injuries - Cash / Crew's belongings	Yes - with intervention	
119	19/12/2022	6:00	Other	Anchored	2 men armed with knives boarded, threatened one crewmember and stole his phone and radio before escaping.
	Peru	TTW	12°01N	077°12W	
	Robbery	Yes	No injuries - Cash / Crew's belongings	Yes	

120	20/12/2022	7:45	Tanker	Anchored	5 men armed with knives boarded via the anchor chain. They threatened a crewmember, forced their way into the forecastle store and escaped with items. The alarm was raised and the crew mustered.
	Peru	TTW	12°00S	077°12W	
	Robbery	Yes	Threatened - Stores	Yes	
121	28/12/2022	4:00	Supply vessel	Anchored	4 men boarded the vessel using a speedboat. The alarm was raised, and the crew mustered in the citadel. The men stole items before fleeing.
	Mexico	EEZ	19°11N	092°17W	
	Boarding	Yes	No injuries - Stores	Yes	
122	28/12/2022	6:05	Supply vessel	Anchored	4 men boarded the vessel using a speedboat. The alarm was raised, and part of the crew mustered in the citadel, with several others remaining on the bridge. The men stole items before fleeing.
	Mexico	EEZ	19°10N	092°15W	
	Boarding	Yes	No injuries - Stores	Yes	

Analyse par État côtier

Inde



Des vols se produisent régulièrement aux abords des ports du nord-ouest et du nord-est de l'Inde. Les vols ou les tentatives de vol ont lieu habituellement sans violence et sans blessé, les intrus s'enfuyant lorsqu'ils sont détectés. Il s'agit de vols de petits matériels du bord.

La présence d'armes a cependant été relevée lors de trois incidents cette année. Un navire de pêche a subi une série de trois attaques par des assaillants armés qui sont parvenus à monter à bord et voler du matériel à l'équipage tandis qu'un remorqueur a été approché par deux skiffs avec six ou sept assaillants armés à bord de chaque skiff.

Bangladesh



Au Bangladesh, le nombre d'incidents a fortement augmenté en 2022. Il s'agit d'actes de brigandage signalés principalement au mouillage de Chittagong. La présence d'armes a été relevée lors de la tentative d'abordage d'un cargo au mouillage de Mongla.

Oman

En 2022, un seul incident a été reporté. Le capitaine d'un navire a déclaré être suivi par un skiff avant d'être victime d'une crise cardiaque.

Yémen

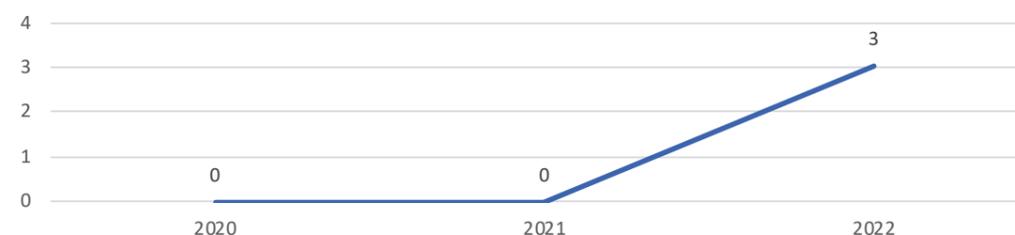
BILAN 2022



Hormis une attaque sur un voilier dans les eaux territoriales yéménites, les incidents reportés en 2022 sont des approches suspectes de bâtiments de commerce par des skiffs. La bonne application des mesures de protection telles que les manœuvres évasives et les tirs de semonce des équipes de protection suffisent généralement à faire cesser l'approche.

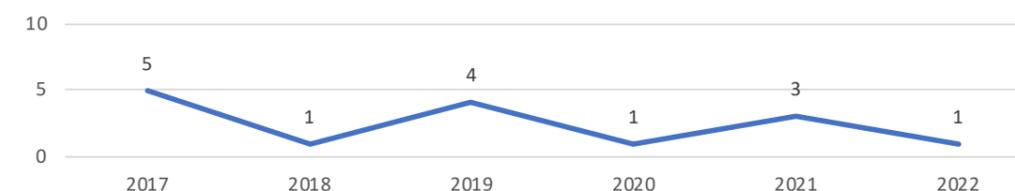
Concernant les attaques par drones non comptabilisées dans le graphique précédent, les ports pétroliers d'Ash Shihr, de Rudum et de Mukalla, ont subi quatre attaques de ce type entre octobre et novembre 2022. Ces attaques ont interrompu ou empêché le transfert de carburant et sont revendiquées par les Houthis qui s'opposent au commerce international de carburant venant de gouvernorats qui ne se rallient pas à leur cause.

Egypte



Trois incidents ont été relevés en fin d'année dans le golfe de Suez. Il s'agit de vols ou de tentatives de vol sur des navires au mouillage, dont deux porte-conteneurs et un navire de recherche. Les assaillants ne sont généralement pas violents et prennent la fuite s'ils sont détectés.

Somalie



L'ensemble des mesures de sécurité et opérations militaires continuent de porter leurs fruits puisqu'une seule approche suspecte a été enregistrée pour l'année 2022 au large des côtes somaliennes.

Mozambique



Aucun incident n'a été reporté au large du Mozambique en 2022.

Liste des événements par ordre chronologique

Srl	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human - goods	Authorities informed	
1	03/01/2022	12:00	Tanker	Anchored	3 men were seen by the duty crew. The alarm was raised and the men escaped with ship equipment.
	India	TTW	22°56N	070°12E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
2	05/01/2022	14:07	Tanker	Sailing	2 skiffs approached at less than 0,5nm. The ship conducted evasive maneuvers and the skiffs moved away.
	Yemen	TTW	15°20N	042°06E	
	Suspicious approach	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
3	11/01/2022	6:48	Tanker	Sailing	8 small boats were seen by the captain. They probably were fishing vessels.
	Oman	EEZ	23°51N	059°47E	
	False alarm	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
4	19/01/2022	20:10	Other	Sailing	3/4 men boarded the towed barge. The men left with crew belongings.
	India	TTW	21°21N	072°18E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
5	20/01/2022	16:10	Chemical Tanker	Sailing	3 skiffs were seen by the tanker with a possible ladder on 1 skiff.
	Yemen	EEZ	12°09N	044°19E	
	Suspicious approach	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
6	24/01/2022	14:50	Container ship	Sailing	7 skiffs approached. The vessel conducted evasive maneuvers and the skiffs moved away to 2 other vessels after an hour.
	Islamic Republic of Iran	EEZ	26°36N	056°35E	
	Suspicious approach	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
7	24/01/2022	6:30	Sailing vessel	Sailing	1 skiff approached the sailing vessel at less than 0,5nm.
	Sri Lanka	EEZ	05°24N	081°36E	
	Suspicious approach	Unknown	No injuries - Nil	Yes	

8	24/01/2022	23:16	Bulk carrier	Anchored	Men boarded and left with ship equipment. The theft was noticed during a round.
	India	TTW	22°01N	088°05E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
9	26/01/2022	12:30	Bulk carrier	Sailing	1 skiff with 8 men approached at 3nm. The vessel conducted evasive maneuvers and the security team showed their weapons. The skiff moved away.
	Yemen	EEZ	12°01N	044°33E	
	Sighting / Irregular Activity	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
10	02/02/2022	12:00	Bulk carrier	Anchored	An unknown number of men boarded and stole crew belongings and cash.
	South Africa	TTW	29°53S	031°02E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
11	11/02/2022	12:00	Sailing vessel	Anchored	An unknown number of men boarded and left with ship equipment after the alarm was raised.
	Mauritius	TTW	20°14S	057°48E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
12	12/02/2022	12:00	Sailing vessel	Anchored	An unknown number of men boarded and left with cash.
	Mauritius	TTW	20°21S	057°21E	
	Theft	Unknown	No injuries - Cash / Crew's belongings	Yes	
13	15/03/2022	16:55	Chemical Tanker	Anchored	6 men were seen by the duty crew. The alarm was raised and men escaped with ship stores.
	Bangladesh	TTW	22°14N	091°49E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
14	21/03/2022	12:00	Sailing vessel	Anchored	An unknown number of men boarded and stole crew's belongings.
	Mauritius	TTW	20°20S	057°20E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
15	21/03/2022	12:00	Sailing vessel	Anchored	An unknown number of men boarded and stole ship stores.
	Mauritius	TTW	20°11S	057°47E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	

16	22/03/2022	14:25	Container ship	Sailing	2 boats and 4 skiffs with a total of 10 men and a ladder approached within 0,5 NM of a vessel. 10 minutes later, 6 more skiffs approached. The security team fired warning shots. The skiffs headed back toward the 2 boats.
	Yemen	EEZ	14°41N	053°27E	
	Suspicious approach	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
17	06/04/2022	12:00	Sailing vessel	Anchored	A dinghy was reported stolen.
	Mayotte	TTW	12°46S	045°14E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
18	08/04/2022	17:30	Tug	Sailing	2 skiffs with 6 or 7 armed men on each skiff approached the platform towed by the tug.
	India	TTW	21°28N	072°22E	
	Suspicious approach	Yes	No injuries - Nil	Yes	
19	09/04/2022	8:00	Bulk carrier	Anchored	An unknown number of men boarded and left with ship's equipment.
	Bangladesh	TTW	22°13N	091°44E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
20	13/04/2022	20:15	Container ship	Sailing	A skiff emitting blue flashes approached a vessel which carried out evasive manoeuvres. The security team fired warning shots when the boat was at 0,5NM. After 20 minutes, the vessel lost contact.
	Yemen	EEZ	12°34N	046°58E	
	Suspicious approach	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
21	16/04/2022	12:00	Tanker	Anchored	1 man boarded and left with paint.
	Bangladesh	TTW	22°12N	091°47E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
22	19/04/2022	15:30	Fishing vessel	Sailing	5 armed men boarded the vessel during 3 different attacks. They left with ship's belongings.
	India	EEZ	10°14N	080°06E	
	Boarding	Yes	Assaulted - Stores / Crew's belongings	Yes	
23	26/04/2022	12:00	Tanker	Anchored	7/8 men were seen by the duty crew. The alarm was raised and they escaped with spools of wire.
	Bangladesh	TTW	22°18N	091°44E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	

24	05/05/2022	6:30	Chemical Tanker	Sailing	3 small boats approached the vessel at 0,5NM. The vessel increased speed and the small boats moved away.
	Yemen	Int. Waters	13°19N	060°14E	
	Suspicious approach	No	No injuries - Nil	Yes	
25	05/05/2022	2:48	Cargo ship	Sailing	2 small boats approached the vessel at 3,5NM then 1,8NM after increasing speed. They stopped and drifted away.
	Djibouti	EEZ	11°50N	044°45E	
	Sighting / Irregular Activity	No	No injuries - Nil	Yes	
26	10/05/2022	12:00	Bulk carrier	Sailing	1 small boat approached a merchant vessel.
	Yemen	EEZ	13°33N	047°52E	
	Sighting / Irregular Activity	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
27	15/05/2022	4:00	Sailing vessel	Anchored	1 person boarded and damaged items onboard the vessel.
	Mauritius	TTW	20°04S	057°31E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
28	17/05/2022	18:03	Cargo ship	Sailing	2 skiffs approached at a minimum distance of 100m. After evasive manoeuvres, the setting up of all protective devices and 4 warning shots fired by the security team, the 2 skiffs abandoned the approach. A french naval vessel was warned and made contact with the vessel.
	Yemen	EEZ	11°51N	045°03E	
	Suspicious approach	Unknown	No injuries - Nil	Yes - with intervention	
29	19/05/2022	8:00	Sailing vessel	Sailing	A sailing vessel was attacked by 3 speedboats each with 5 men armed with AK47 and RPG. Shots were fired towards the ship. Another speedboat with 7 men then arrived. The third boarding attempt was successful. The ship managed to get rid of the intruder and escape. Italian naval assets escorted the vessel.
	Yemen	EEZ	14°19N	042°42E	
	Attack	Yes - With Use	No injuries - Nil	Yes - with intervention	
30	25/05/2022	13:30	Cargo ship	Sailing	2 skiffs with 8 men approached the vessel. The security team fired warning shots and the skiffs headed back.
	Yemen	EEZ	14°04N	049°11E	
	Suspicious approach	Yes - With Use	No injuries - Nil	Yes	
31	25/05/2022	7:50	Other	Sailing	A patrol vessel spotted 1 skiff approaching the bow. The security team fired warning shots. The skiff approached at 0,5NM before stopping.
	Yemen	TTW	12°33N	043°31E	
	Suspicious approach	Yes - With Use	No injuries - Nil	Yes - with intervention	

32	31/05/2022	12:00	Sailing vessel	Anchored	Men boarded and stole bottles of alcohol.
	Mauritius	TTW	20°21S	057°21E	
	Theft	No	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
33	01/06/2022	14:22	Cargo ship	Sailing	1 skiff approached and passed astern at a distance of 2 Nm, then moved away.
	Yemen	EEZ	11°58N	045°00E	
	Sighting / Irregular Activity	No	No injuries - Nil	Yes	
34	01/06/2022	15:10	Cargo ship	Sailing	The vessel was approached by 2 skiffs with 6 persons on board each. The skiffs approached to about 0.3 and 1 NM. The ship increased its speed and the skiffs changed direction. No weapons were seen but a ladder was noticed.
	Yemen	EEZ	14°27N	042°11E	
	Sighting / Irregular Activity	No	No injuries - Nil	Yes	
35	14/06/2022	5:47	Sailing vessel	Sailing	1 skiff with 2 men selling fish approached but then moved away before returning to the scene with another skiff with 5 men onboard.
	Eritrea	TTW	12°50N	043°13E	
	Sighting / Irregular Activity	No	No injuries - Nil	Yes	
36	18/06/2022	10:10	Chemical Tanker	Sailing	1 skiff approached to within 0.4nm with 5 men. The vessel changed course and moved away when the alarm was raised by the armed security team on board.
	Yemen	TTW	12°38N	043°18E	
	Suspicious approach	No	No injuries - Nil	Yes	
37	22/06/2022	8:15	Supply vessel	Sailing	1 skiff approached before leaving.
	Djibouti	EEZ	11°54N	043°55E	
	False alarm	No	No injuries - Nil	Yes	
38	27/06/2022	21:30	Container ship	Anchored	Security equipments were stolen.
	Bangladesh	EEZ	22°08N	091°43E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
39	28/06/2022	9:00	Sailing vessel	Anchored	The skipper reported 2 propellers stolen.
	Mauritius	TTW	20°00N	057°39E	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	

40	03/07/2022	12:00	Sailing vessel	Anchored	Some equipment was stolen.
	Mauritius	TTW	20°02N	057°32E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
41	12/07/2022	6:00	Cargo ship	Anchored	An unknown number of armed men tried to board. The port authority was notified and a coastguard vessel was dispatched to the scene and arrested the men. On 14 July, raids led to 7 arrests and a boat was confiscated.
	Bangladesh	TTW	21°56N	89°31E	
	Robbery	Yes	No injuries - Nil	Yes - with intervention	
42	22/08/2022	16:50	Cargo ship	Sailing	3 skiffs approached to 0.75 nm. The first skiff had 3 men onboard and 38 men were on the other skiffs. The ship applied anti-piracy measures, the security team set up and the crew assembled, ready to proceed to the citadel. The skiffs gave up the chase after the ship began its evasive manoeuvres.
	Eritrea	EEZ	13°10N	043°30E	
	Suspicious approach	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
43	07/09/2022	2:15	Other	Anchored	2 men tried to board but were seen by the duty crew. They escaped empty-handed.
	Egypt	TTW	29°49N	032°34E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
44	21/09/2022	1:20	Container ship	Anchored	3 men on a skiff were seen by the duty crew. Some cans of paint were stolen.
	Egypt	TTW	29°50N	032°34E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
45	01/10/2022	7:15	Fishing vessel	Sailing	A fishing vessel was followed by a skiff on the bow and another on the stern with 3 men in each boat. 2 other skiffs were reported nearby as well as 2 possible motherships. The 2 closest skiffs were approximately 1.1NM from the vessel. The members of the security team onboard showed their weapons causing the skiffs to move away.
	Somalia	Int. Waters	12°35N	064°12E	
	Suspicious approach	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
46	09/10/2022	12:00	Fishing vessel	Anchored	A fishing vessel was stolen.
	Mauritius	TTW	20°06S	057°26E	
	Theft	Unknown	No injuries - Ship's damage	Yes	
47	21/10/2022	11:06	Tanker	Berthed	A drone exploded at the bow of a tanker, a second one exploded 30 m from the vessel. The company informed the Yemeni Coast Guard who ordered the vessel to sail.
	Yemen	TTW	14°41N	049°31E	
	Other	Yes - With Use	No injuries - Nil	Yes - with intervention	

48	23/10/2022	6:30	Sailing vessel	Anchored	Ship equipment was stolen.
	Mauritius	TTW	20°14S	057°26E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
49	31/10/2022	16:30	Chemical Tanker	Anchored	The crew on duty spotted 6 men armed with knives and sticks onboard the tanker. The alarm was raised and the crew gathered. The men escaped with items from the vessel. The incident was reported to the port authority.
	India	TTW	22°47N	070°04E	
	Robbery	yes	No injuries - stores	Yes	
50	06/11/2022	7:00	Container ship	Anchored	An unknown number of individuals boarded the vessel undetected and stole various items.
	Egypt	TTW	28°59N	032°51E	
	Theft	no	No injuries - Stores	Yes	
51	09/11/2022	7:30	Cargo ship	Sailing	A drone attack, reportedly carried out by the Houthi militia, following the arrival of an oil tanker at the port. The drone was downed and the attack prevented, however the tanker had to stop the unloading operation and departed.
	Yemen	EEZ	14°02N	048°25E	
	Other	Yes - With Use	No injuries - Nil	Yes	
52	15/11/2022	15:36	Tanker	Anchored	An oil tanker was attacked by a drone. The ship was only slightly damaged and there were no reports of pollution or crew injuries.
	Yemen	TTW	22°08N	062°36E	
	Other	Yes - With Use	No injuries - Nil	Yes	
53	18/11/2022	11:00	Other	Sailing	A suspicious dhow, carrying out AIS spoofing, approached the ship at 2 NM. The vessel diverted several times, the dhow passed on its stern at very low speed.
	Yemen	EEZ	14°07N	053°51E	
	Sighting / Irregular Activity	No	No injuries - Nil	Yes	
54	21/11/2022	15:50	Sailing vessel	Sailing	A sailing vessel was attacked by 3 skiffs and gunshots were heard. When the skiffs approached the vessel, there were people with uniforms and it was the Eritrean Coast Guard. They took the passports and mobil phones of the crew.
	Eritrea	TTW	13°11N	042°28E	
	False alarm	Yes	No injuries - Cash / Crew's belongings	Yes - with intervention	
55	21/11/2022	18:10	Container ship	Anchored	18 men armed with knives from 2 boats boarded a vessel. The crewmembers retreated to the citadel. One of them was held by the men. Local authorities were informed. The men stole items before escaping, leaving the crewmember with minor injuries.
	Bangladesh	EEZ	21°27N	089°35E	
	Robbery	Yes - With Use	Assaulted - Stores / Crew's belongings	Yes	

56	21/11/2022	14:12	Container ship	Anchored	A tanker had to stop loading urgently because a missile fell on the anchorage. The vessel was not damaged and the crew was unharmed.
	Yemen	TTW	14°44N	049°36E	
	Other	No	No injuries - Nil	Yes	
57	22/11/2022	21:30	Cargo ship	Anchored	3 men boarded and were seen on the forecastle. The alarm was raised and the men escaped jumping overboard.
	India	TTW	22°51N	070°11E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
58	10/12/2022	5:28	Sailing vessel	Sailing	2 skiffs approached within 1 Nm and fired shots. The armed security team returned fire and the skiffs left.
	Eritrea	EEZ	13°10N	042°56E	
	Sighting / Irregular Activity	Yes - With Use	No injuries - Nil	Yes	
59	21/12/2022	12:00	Fishing vessel	Berthed	A fishing vessel was stolen but recovered by the maritime police.
	India	TTW	22°29N	069°05E	
	Theft	No	No injuries - Ship's damage	Yes	
60	26/12/2022	15:50	Tanker	Anchored	3 men were spotted by the duty crew. Upon discovery, they fled in a wooden craft with some spool pieces.
	India	TTW	22°47N	070°00E	
	Theft	No	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	

D

ASIE DU SUD-EST & PACIFIQUE

Analyse par État côtier

Indonésie - hors détroit de Singapour



Après une forte baisse du nombre d'incidents en 2021, celui-ci semble stable en 2022. Les vols ou tentatives de vol sont commis par des brigands très souvent armés de couteaux et de machettes et dans certains cas d'armes à feu. Il s'agit, la plupart du temps, de vols de pièces détachées. Ces actions ont essentiellement lieu dans les zones de mouillage.

Malaisie



Le nombre d'événements reportés dans les eaux malaisiennes reste à un niveau faible depuis 2020 et concerne essentiellement des vols au mouillage sans violence au nord-est de l'île de Bornéo (port de Sandakan).

Philippines



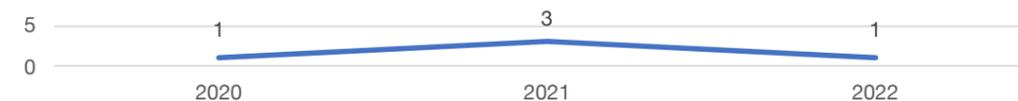
Le nombre d'événements reportés aux Philippines est en nette diminution cette année et concerne des vols au mouillage. Alors que 2021 voyait le nombre d'actes de violence augmenter à l'encontre des équipages, un seul incident cette année fait état de présence d'armes.

Vietnam



Le nombre d'incidents au Vietnam reste anecdotique ; il s'agit de vols de matériel le plus souvent sans violence. Cependant, en 2022, un bateau de pêche a été attaqué par trois assaillants armés qui se sont échappés en blessant par arme à feu un membre de l'équipage.

Papouasie-Nouvelle Guinée



Un seul incident a été reporté en 2022 à proximité du port de Madang. L'attaque du navire à passagers s'est faite à mains armées et de manière très violente, faisant six morts, six disparus et deux blessés.

Liste des événements par ordre chronologique

Srl	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human - goods	Authorities informed	
1	06/01/2022	0:38	Tug	Sailing	3 men were seen on the towed barge. The alarm was raised and the crew mustered. The men escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°12N	103°33E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
2	06/01/2022	0:00	Tanker	Anchored	6 armed men boarded and 2 other men were on a skiff. The crew mustered and was detained. The men hijacked the vessel .
	Indonesia	TTW	03°42S	122°20E	
	Hijack	Yes	No injuries - Nil	Yes	
3	07/01/2022	19:20	Tanker	Sailing	4 armed men boarded but were seen by the duty crew. The alarm was raised and the crew mustered. The men escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°16N	104°16E	
	Robbery	Yes	No injuries - Nil	Yes	
4	07/01/2022	21:40	Tanker	Sailing	4 men boarded but were seen by the duty crew. The alarm was raised and the crew mustered. The men escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°15N	104°13E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
5	10/01/2022	14:00	Tanker	Sailing	Men tried to board with a ladder. The alarm was raised and the men escaped.
	Singapore	TTW	01°13N	103°32E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
6	15/01/2022	12:00	Other	Unknown	6 armed men were arrested while preparing a robbery.
	Bangladesh	TTW	21°35N	091°49E	
	Robbery	Yes	No injuries - Nil	Yes	
7	17/01/2022	13:40	Other	Unknown	47 men were arrested on 8 motor boats stealing coal on a barge.
	Indonesia	TTW	00°50S	117°19E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	

8	20/01/2022	12:00	Passenger ship	Unknown	Men attacked a passenger boat, resulting in 6 people dead, 6 missing and 2 injured.
	Papua New Guinea	TTW	05°15N	145°50E	
	Hijack	Yes	Assaulted - Stores	Yes	
9	27/01/2022	0:00	Fishing vessel	Sailing	A man boarded with 2 guns and threatened the crew. The man slipped and fell into the sea. Authorities were contacted and the man was arrested shortly after.
	Indonesia	TTW	03°43S	106°16E	
	Boarding	Yes - With Use	Threatened - Nil	Yes - with intervention	
10	29/01/2022	21:28	Tug	Sailing	2 men boarded but were seen by the duty crew. The alarm was raised and the crew mustered. The men escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°10N	103°28E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
11	30/01/2022	4:28	Other	Sailing	2 men tried to board the vessel but moved away when they heard the alarm.
	Singapore	TTW	01°10N	103°28E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
12	02/02/2022	15:40	Tanker	Anchored	1 man boarded but was seen by the duty crew. The alarm was raised and the man left with stores.
	Malaysia	TTW	05°47N	118°01E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
13	02/02/2022	14:35	Bulk carrier	Anchored	3 armed men boarded and threatened the duty crew. After the alarm was raised, they left with stores.
	Indonesia	TTW	03°54N	098°47E	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores	Yes	
14	07/02/2022	17:26	Tanker	Sailing	Men boarded but were seen by the duty crew. The alarm was raised and the men left empty-handed.
	Singapore	TTW	01°14N	104°04E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
15	07/02/2022	9:14	Tanker	Anchored	2 men boarded but were seen by the duty crew. The alarm was raised and the crew mustered. The men escaped with ship stores.
	Indonesia	TTW	01°16S	116°48E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	

16	11/02/2022	19:30	Bulk carrier	Sailing	2 men boarded and left with ship stores.
	Singapore	TTW	01°17N	104°18E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
17	16/02/2022	13:58	Bulk carrier	Sailing	2 men boarded but left when seen by the crew. The men escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°14N	104°03E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
18	16/02/2022	18:08	Bulk carrier	Sailing	2 men boarded but left when seen by the crew. The men escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°12N	104°01E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
19	18/02/2022	12:50	Tanker	Sailing	2 men boarded and escaped with ship stores on a small boat.
	Singapore	TTW	01°15N	104°02E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
20	24/02/2022	18:40	Tanker	Sailing	2 men boarded and escaped with ship stores.
	Singapore	TTW	01°15N	104°08E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
21	25/02/2022	18:38	Bulk carrier	Sailing	5 armed men boarded and left with ship stores.
	Singapore	TTW	01°03N	103°41E	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores	Yes	
22	27/02/2022	20:00	Bulk carrier	Sailing	3 armed men boarded and left empty-handed.
	Singapore	TTW	01°02N	103°38E	
	Robbery	Yes	No injuries - Nil	Yes	
23	01/03/2022	18:10	Bulk carrier	Sailing	3 armed men boarded and left empty-handed.
	Singapore	TTW	01°14N	104°04E	
	Robbery	Yes	No injuries - Nil	Yes	

24	01/03/2022	18:30	Bulk carrier	Sailing	4 armed men boarded the vessel.
	Singapore	TTW	01°14N	104°03E	
	Robbery	Yes	No injuries - Not stated	Yes	
25	01/03/2022	21:30	Tanker	Sailing	6 armed men boarded but left when seen by the crew. They left empty-handed.
	Singapore	TTW	01°14N	104°00E	
	Robbery	Yes	No injuries - Nil	Yes	
26	03/03/2022	18:30	Bulk carrier	Sailing	5 men boarded but left empty-handed when seen by the crew.
	Singapore	TTW	01°15N	104°04E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
27	25/03/2022	11:20	Bulk carrier	Anchored	3 armed men were seen onboard by the crew. The alarm was raised and they escaped with ship belongings.
	Indonesia	TTW	03°55N	098°46E	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores	Yes	
28	30/03/2022	22:00	Bulk carrier	Sailing	6 or 7 armed men boarded and tied up a crew member in the engine room. He managed to flee and raised the alarm. The men left with ship stores.
	Singapore	TTW	01°16N	104°15E	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores	Yes	
29	02/04/2022	16:30	Other	Anchored	5 men boarded but were seen by the crew. The alarm was raised and they left with ship stores.
	Philippines	TTW	13°45N	121°01E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
30	11/04/2022	12:00	Bulk carrier	Anchored	Men were seen onboard by the crew. The alarm was raised and they escaped empty-handed.
	Indonesia	TTW	06°02S	106°49E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
31	15/04/2022	20:40	Tanker	Sailing	1 man was seen by the crew. The alarm was raised and he escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°14N	103°58E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	

32	17/04/2022	19:05	Container ship	Anchored	An unknown number of men boarded but left empty-handed.
	Philippines	TTW	06°13N	125°08E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
33	19/04/2022	14:30	Tug	Sailing	9 men attempted to board the towed barge but were seen by coast guards.
	Singapore	TTW	01°13N	103°53E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes - with intervention	
34	26/04/2022	18:00	Bulk carrier	Sailing	A man was seen by the crew in the engine room. He escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°16N	104°17E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
35	27/04/2022	19:45	Tanker	Anchored	3 men were seen by the crew. The alarm was raised and they left with ship stores.
	Philippines	TTW	13°43N	121°02E	
	Theft	No	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
36	10/05/2022	21:00	Tug	Sailing	Several men boarded a ship with airsoft weapons and fired shots at the crew. A crewmember was injured. The crew overwhelmed the men who fled.
	Indonesia	TTW	00°03N	109°09E	
	Robbery	Yes - With Use	Threatened - Nil	Yes	
37	11/05/2022	19:10	Tanker	Sailing	3 men were seen by the crew in the engine room. They left empty-handed.
	Singapore	TTW	01°10n	103°25E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
38	17/05/2022	18:15	Container ship	Anchored	An officer of the watch on the vessel noticed an unlit boat near the stern. The steering engine room door alarm was activated and the crew was mustered. The men fled.
	Indonesia	TTW	06°00S	106°54E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
39	19/05/2022	5:45	Tug	Sailing	4 men boarded the barge and then left. The ship's master reported that all crew members safe and that metal was stolen.
	Singapore	TTW	01°13N	103°29E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	

40	20/05/2022	21:00	Bulk carrier	Sailing	4 men armed with machetes boarded the ship. The crew did not request any assistance.
	Indonesia	EEZ	01°01N	105°05E	
	Boarding	Yes	No injuries - Nil	Yes	
41	27/05/2022	22:56	Tanker	Sailing	3 men were seen by the crew. They left empty-handed.
	Singapore	TTW	01°07N	103°30E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
42	28/05/2022	2:59	Bulk carrier	Sailing	3 men were seen by the crew. They left with ship equipment.
	Singapore	TTW	01°06N	103°31E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
43	12/06/2022	20:30	Tanker	Anchored	A man was seen and the alarm was raised. He fled before the patrol reached the scene.
	Indonesia	TTW	03°55N	098°44E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes - with intervention	
44	19/06/2022	13:30	Bulk carrier	Sailing	2 men boarded but escaped, despite being locked in the engine room by the duty officer. The local authorities were notified.
	Singapore	TTW	01°16N	104°15E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
45	21/06/2022	12:00	Tug	Sailing	8 men boarded. The captain alerted local authorities. The Coast Guard arrived on the scene very quickly and fired warning shots at the thieves who were trying to escape. They were arrested and handed over to the competent authorities with their equipment.
	Indonesia	TTW	00°32N	117°47E	
	Robbery	Yes	No injuries - Nil	Yes - with intervention	
46	22/06/2022	20:20	Bulk carrier	Sailing	An armed man boarded. The crew was safe but the master requested assistance from local authorities to conduct a search of the vessel.
	Singapore	TTW	01°20N	104°23E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes - with intervention	
47	29/06/2022	12:00	Tanker	Anchored	The officer on duty spotted 2 men leaving the vessel. The captain reported all crew members safe and some ship stores stolen. The incident was reported to the local authorities.
	Indonesia	TTW	03°47N	098°41E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	

48	03/07/2022	20:10	Bulk carrier	Sailing	6 men with suspected firearms were seen in the engine room. Spare parts were stolen.
	Singapore	TTW	01°17N	104°19E	
	Robbery	yes	No injuries - Stores	Yes	
49	08/07/2022	15:24	Tanker	Sailing	5 men armed with knives boarded but left empty-handed.
	Singapore	TTW	01°17N	104°19E	
	Robbery	Yes	No injuries - Nil	Yes	
50	17/07/2022	18:00	Bulk carrier	Anchored	3 men armed with knives boarded but were seen by the crew. The alarm was raised and the men left empty-handed. The port authority investigated onboard.
	Indonesia	TTW	06° 02S	106° 54E	
	Robbery	Yes	No injuries - Nil	Yes - with intervention	
51	12/07/2022	14:00	Sailing vessel	Sailing	Armed men boarded and stole some crew's effects before leaving.
	Philippines	EEZ	11°50N	122°41E	
	Boarding	Yes	No injuries - Cash / Crew's belongings	Yes	
52	22/07/2022	17:10	Bulk carrier	Sailing	6 men boarded and stole spare parts before leaving.
	Singapore	TTW	01°08N	103°29E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
53	29/07/2022	19:00	Bulk carrier	Sailing	3 men armed with knives boarded and stole spare parts before leaving.
	Singapore	TTW	01°16N	104°18E	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores	Yes	
54	29/07/2022	15:00	Bulk carrier	Sailing	4 men boarded and stole spare parts before leaving.
	Singapore	TTW	01°16N	104°17E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
55	29/07/2022	19:40	Cargo ship	Sailing	2 men were seen by the crew in the engine room.
	Singapore	TTW	01°09N	103°27E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	

56	31/07/2022	5:00	Tug	Sailing	6 men armed with knives boarded but left empty-handed.
	Singapore	TTW	1°16N	104°08E	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores	Yes	
57	03/08/2022	15:26	Tug	Sailing	13 men boarded but left empty-handed.
	Singapore	TTW	1°13N	103°32E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
58	09/08/2022	1:38	Supply vessel	Sailing	2 men boarded and stole spare parts before leaving.
	Singapore	TTW	1°10N	103°35E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
59	11/08/2022	20:20	Tanker	Anchored	4 men on a speedboat boarded the vessel. The duty officer noticed movement and raised the alarm. The men then fled with ship's stores.
	Malaysia	TTW	05°49N	118°08E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
60	17/08/2022	12:00	Bulk carrier	Anchored	2 men with knives were seen on board and the alarm was raised. The men fled with stolen good. The incident was reported to the local authorities.
	Indonesia	TTW	03°56N	098°47E	
	Robbery	yes	No injuries - Stores	Yes	
61	25/08/2022	12:00	Fishing vessel	Sailing	Armed men boarded and stole some personal belongings before leaving.
	Indonesia	TTW	00°52S	104°12E	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores / Crew's belongings	Yes	
62	26/08/2022	11:28	Tug	Sailing	The captain noticed 15 men boarding the towed barge and reported to the authorities. A coastal patrol vessel responded causing the men to flee.
	Singapore	TTW	01°17N	104°20E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes - with intervention	
63	28/08/2022	20:02	Cargo ship	Sailing	The crew saw 3 men in the engine room, armed with metal rods, hammers and knives. The crew conducted a search but the men could not be found.
	Singapore	TTW	01°07N	103°30E	
	Robbery	yes	No injuries - Nil	Yes	

64	30/08/2022	12:00	Other	Berthed	Men boarded unnoticed and stole equipment before leaving.
	Philippines	TTW	13°45N	121°02E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
65	02/09/2022	20:40	Bulk carrier	Sailing	3 men boarded and stole spare parts before leaving.
	Singapore	TTW	01°16N	104°17E	
	Theft	Unknown	No injuries - Stores	Yes	
66	07/09/2022	15:25	Tug	Sailing	11 men boarded but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°12N	103°32E	
	Theft	Unknown	No injuries - Nil	Yes	
67	09/09/2022	15:00	Fishing vessel	Sailing	3 armed men boarded and stole some fish. They escaped and shot a crew member.
	Vietnam	EEZ	08°22N	115°17E	
	Boarding	Yes - With Use	Threatened - Cash / Crew's belongings	Yes	
68	17/09/2022	7:50	Tug	Sailing	8 men boarded but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°17N	104°09E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
69	15/10/2022	12:00	Fishing vessel	Sailing	3 men armed with guns boarded and stole some fish, GPS equipment and diesel.
	Indonesia	TTW	03°48N	099°00E	
	Robbery	Yes	No injuries - Stores	Yes	
70	15/10/2022	11:00	Bulk carrier	Anchored	Men boarded unnoticed and stole equipments before leaving.
	Indonesia	TTW	05°28S	105°18E	
	Theft	No	No injuries - Stores	Yes	
71	16/10/2022	14:30	Bulk carrier	Sailing	3 men boarded but escaped empty-handed after being spotted by the duty crew in the steering room.
	Singapore	TTW	01°09N	103°27E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	

72	16/10/2022	17:05	Bulk carrier	Sailing	3 men boarded but escaped empty-handed after being spotted by the duty crew in the engine room.
	Singapore	TTW	01°09N	103°26E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
73	23/10/2022	15:59	Bulk carrier	Sailing	5 men boarded but escaped empty-handed when the duty crew saw them.
	Singapore	TTW	01°10N	103°26E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
74	03/11/2022	11:24	Tug	Sailing	2 men broke into one of the barges the vessel was towing. Scrap metal was stolen.
	Singapore	TTW	01°11N	103°52E	
	Theft	No	No injuries - stores	Yes	
75	05/11/2022	12:00	Unknown	Sailing	7 men were caught stealing scrap metal from a barge being towed in the Malacca Straits. Several tonnes of scrap metal were recovered from small boats.
	Singapore	TTW	01°09N	103°36E	
	Theft	No	No injuries - stores	Yes	
76	08/11/2022	20:44	Tug	Sailing	A man broke into one of the barges the vessel was towing. A hawser was stolen.
	Singapore	TTW	01°08N	103°29E	
	Theft	No	No injuries - stores	Yes	
77	17/11/2022	12:00	Unknown	Sailing	Several men boarded but escaped after being seen by the duty crew.
	Singapore	TTW	01°13N	103°55E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
78	18/11/2022	18:12	Bulk carrier	Sailing	5 men boarded the vessel . Nothing was reported stolen.
	Singapore	TTW	01°05N	103°43E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
79	21/11/2022	0:45	Tug	Sailing	9 men boarded the vessel and stole scrap metal.
	Singapore	TTW	01°13N	103°32E	
	Theft	No	No injuries - stores	Yes	

80	21/11/2022	2:10	Tug	Sailing	14 men boarded the vessel. Scrap metal was stolen.
	Singapore	TTW	01°12N	103°32E	
	Theft	No	No injuries - stores	Yes	
81	21/11/2022	7:40	Tug	Sailing	4 men boarded from two small boats before escaping.
	Malaysia	TTW	01°21N	103°32E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
82	21/11/2022	17:45	Tanker	Anchored	A small boat was spotted close to the ship by the crew. The alarm was raised and the crew mustered. AThe paint locker was broken into and some items were stolen.
	Vietnam	TTW	10°11N	107°01E	
	Theft	No	No injuries - stores	Yes	
83	23/11/2022	17:00	Bulk carrier	Sailing	3 men boarded and stole generator spare parts.
	Indonesia	TTW	01°03N	103°36E	
	Theft	No	No injuries - stores	Yes	
84	24/11/2022	4:00	Container ship	Anchored	A man tried to climb to the upper deck from the hawse pipe. But the cover was in place so the man left.
	Malaysia	EEZ	02°01N	104°39E	
	Boarding	No	No injuries - Nil	Yes	
85	25/11/2022	14:28	Bulk carrier	Sailing	Men boarded and escaped with some items.
	Singapore	TTW	01°02N	103°37E	
	Theft	No	No injuries - stores	Yes	
86	25/11/2022	17:05	Bulk carrier	Sailing	Men boarded and escaped with some items.
	Singapore	TTW	01°03N	103°40E	
	Theft	No	No injuries - stores	Yes	
87	01/12/2022	13:25	Bulk carrier	Sailing	7 men were seen in the engine room but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°03N	103°38E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	

88	06/12/2022	12:00	Tug	Sailing	4 men were arrested after they claimed that they stole 1501Kgs of iron scrap on a barge.
	Vietnam	TTW	10°17N	107°04E	
	Theft	No	No injuries - stores	Yes - with intervention	
89	11/12/2022	18:45	Tanker	Sailing	5 men boarded but escaped empty-handed when the crew saw them.
	Singapore	TTW	01°03N	103°39E	
	Theft	No	No injuries - Nil	Yes	
90	13/12/2022	20:00	Bulk carrier	Sailing	3 men armed with knives boarded and tied up the second engineer in the engine room. They stole a handphone and parts of generator before escape.
	Singapore	TTW	01°03N	103°38E	
	Theft	Yes	Threatened - Stores	Yes	



PHOTOGRAPHIES DE

*⚓ Ewan Lebourdais, PM Sébastien Laurent, PM Audrey Agostinelli,
MT Charles Wassilieff, MT Rachel Bodier, MT Lumir Lugué,
MT Thomas Trebern, MT François Bogaert, SM Thomas Louradour,
SM Enzo Lemesle, SM Anaël Ledauphin,
Bastien Otelli, Baptiste Langlois-Meurinne, Rémi Lemenicier*

...

© État-major des Armées

© Marine Nationale

