



**MINISTÈRE
DES ARMÉES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



20 24

BILAN ANNUEL

SÛRETÉ DES ESPACES MARITIMES



ÉDITO

Amiral

Nicolas Vaujour

Chef d'état-major de la Marine

Les espaces maritimes recouvrent plus de 70 % de la surface du globe et sont au cœur des grands enjeux géopolitiques contemporains. L'année 2024 ne déroge pas à ce principe : le contexte stratégique a été marqué par l'extension des crises en mer, impactant le transport maritime mondial. Aujourd'hui encore, les attaques contre la liberté de navigation en mer Rouge menacent des couloirs d'approvisionnement essentiels au commerce international et à notre économie. Parallèlement, la guerre en Ukraine continue d'entraver les flux commerciaux en mer Noire, et pose des problèmes de sécurité critiques pour les navires et les équipages. Dans ce contexte instable, la mer est aussi le théâtre d'usages variés, licites ou illicites, qui reflètent les désordres internationaux.

Ces événements soulignent l'importance cruciale d'une vigilance accrue et d'une coopération renforcée, afin de préserver la mer comme espace de liberté. La sûreté maritime est une priorité, non seulement pour garantir la libre circulation des biens et des personnes, mais également pour préserver un bien commun essentiel face à des menaces multiples.

Dans ce contexte incertain, le MICA CENTER s'est imposé comme une « pépite » d'envergure mondiale au service de la sûreté maritime. Sa capacité à surveiller et analyser les événements en mer lui permet d'établir une connaissance approfondie du milieu maritime et des menaces qui le traversent. Grâce à des collaborations étroites avec les armateurs, des partenaires privés et étatiques, et des centres internationaux, il constitue un point central d'échanges et d'information pour garantir la sûreté de la navigation. En 2024, l'exercice Bell Buoy

24 et le forum de coopération et sécurité maritime pour l'océan Indien et le Pacifique, tous deux menés à Brest, ont témoigné d'une excellente dynamique vers plus de responsabilités et plus de visibilité.

La Marine Nationale soutient cet engagement et participe pleinement à cette chaîne de sûreté maritime. Aux Assises de la Mer 2024, à Bordeaux, la Marine a reçu le prix spécial des Armateurs de France pour la protection des flux commerciaux en mer Rouge. En fin d'année 2024, l'Organisation Maritime Internationale a félicité la flottille d'hélicoptères 32F à Lanvéoc, pour son action héroïque de sauvetage de 20 marins au large des côtes bretonnes. Les actions de la Marine nationale sont perçues très positivement par la communauté maritime. Elles illustrent notre rôle collectif et déterminant dans le cycle d'analyse et de prévention des risques, jusqu'à la protection et l'intervention en mer, du golfe de Guinée à l'océan Indien.

Aujourd'hui, le MICA CENTER regarde vers l'avenir avec ambition. En se focalisant sur les enjeux émergents comme les énergies marines renouvelables, la réduction de la pollution maritime et la résilience des infrastructures côtières, il s'affirme comme un acteur clé du maritime.

En 2025, alors que s'ouvre l'année de la mer, rejoignons cette dynamique collective pour que les océans restent un espace de liberté et un vecteur de prospérité partagée.



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 un état des lieux des tendances et des anomalies observées. Il vise à contribuer à 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 leur analyse de situation afin que la restitution d'ensemble soit la plus fidèle possible à la réalité des menaces.

Les reports d'incidents contenus dans ce document sont arrêtés au 31 décembre 2024.

Certains incidents récents pourraient faire l'objet d'un changement de catégorie à la lumière d'éléments connus après cette date.

MICA CENTER

Maritime Information Cooperation & Awareness Center



Hébergé à Brest et placé sous l'autorité directe du sous-chef d'Etat-major des opérations de la Marine nationale (ALOPS), le MICA Center collecte, vérifie et relaie les informations utiles liées à des événements de sûreté vers l'ensemble des acteurs de l'industrie maritime au titre de la coopération navale volontaire (CNV) mais également pour l'ensemble des acteurs impliqués dans certaines zones de tension comme celle du golfe de Guinée. Le MICA Center a vocation à traiter les données de sûreté maritime dans le monde entier, pour cela il dispose en propre d'un vaste réseau dédié notamment en océan Indien et dans le Pacifique. **Ses principaux objectifs sont de réassurer l'industrie maritime, améliorer la sûreté au profit de chaque marin et être en mesure d'appuyer la protection des lignes de communication maritime.**



Le MICA Center regroupe 5 activités structurelles et accueille également le centre de sûreté maritime de l'Union Européenne dédié à l'Océan Indien (MSC-IO) :

La coopération navale volontaire (CNV) : Ce mécanisme de coopération est au cœur du MICA Center. Il est mis en œuvre avec l'ensemble des acteurs de l'industrie maritime adhérents, quelles que soient leurs nationalités. Il a une vocation mondiale ;

Le mécanisme de report franco-britannique **Maritime Domain Awareness for Trade Gulf of Guinea** (MDAT-GoG), activité historique menée avec UKMTO et focalisée sur la piraterie dans le golfe de Guinée ;

Le bureau « **Naval Cooperation and Guidance for Shipping** » (NCAGS) dont la finalité est d'appuyer les opérations militaires de protection des lignes de communication maritime en temps de crise et en temps de guerre.

Le « **Maritime Information Cooperation & Awareness - Indian Ocean** » (MICA-IO) : émanation du MICA Center dans l'océan Indien, le MICA-IO est localisé à Abu-Dhabi au sein de l'Etat-major d'ALINDIEN. Il assure une veille permanente et un partage de l'information de sûreté maritime en océan Indien, dans le golfe Arabo-Persique et en mer Rouge ;

Les centres de fusion de l'information maritime du Pacifique (CFIM Pacifique et CFIM Nouvelle Calédonie) : les CFIM sont les outils des commandants de zone maritime Pacifique et Nouvelle-Calédonie leur permettant d'assurer, dans leurs zones, la sûreté maritime. Ces deux centres coopèrent étroitement avec le MICA Center ;

Le « **Maritime Security Center – Indian Ocean** » (MSC-IO), centre de sûreté maritime de l'Union Européenne, intégré au centre de commandement de l'opération ATALANTA, il est en charge de la veille et de la diffusion des informations de sûreté maritime en océan Indien, en mer Rouge et dans le golfe Arabo-Persique. Il soutient les opérations ATALANTA et ASPIDES.



LA COOPÉRATION NAVALE VOLONTAIRE

Clé de voûte du MICA Center, la CNV est une démarche volontaire entre la Marine nationale et les acteurs de l'industrie maritime. Sa fonction première est centrée sur le partage d'informations dans le domaine de la sûreté maritime avec comme unique but la protection des marins et des lignes de communications maritimes. Cet échange est cadré au travers d'une convention établie entre le chef d'état-major de la Marine nationale (CEMM) et les compagnies signataires.

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. Tous les types d'activités maritimes peuvent rejoindre la CNV, quel que soit le secteur ou le pavillon. L'échange d'informations est réalisé sans contrepartie financière. Il est également réalisé en toute confidentialité afin de préserver

- 📡 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

notamment toute donnée jugée sensible par les parties prenantes.

L'adhésion à la CNV se fait en s'adressant directement au MICA Center. Il est également possible de la faire, à l'étranger, via la représentation diplomatique française.

Dans le cadre de la CNV, le MICA Center, armé 24/7, constitue le point de contact unique des acteurs maritimes privés, français et étrangers, adhérents au dispositif. Il permet d'assurer une veille et une liaison permanentes entre la Marine nationale, au besoin les marines alliées et l'ensemble des adhérents, notamment les officiers de sécurité des compagnies (CSO) et les capitaines des navires.

MODALITÉS D'INSCRIPTION

- CNV : inscription auprès du MICA Center
- MDAT-GoG : enregistrement volontaire par e-mail dans la Voluntary Registration Area Gulf of Guinea (VRA GoG) conformément aux BMP
- MSCIO : enregistrement volontaire par e-mail dans la VRA de l'Océan Indien – Mer Rouge – golfe Arabo-persique conformément aux BMP

POINTS DE CONTACT ET VEILLES PERMANENTES

▪ **Coopération navale volontaire** (CNV 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.org
Site web gog-mdat.org

▪ **Océan Indien** (MSC-IO)

Téléphone +33 298 220 220 | +33 298 220 170
E-mail postmaster@mscio.eu
Site web mscio.eu



¹ Sea Line of Communications

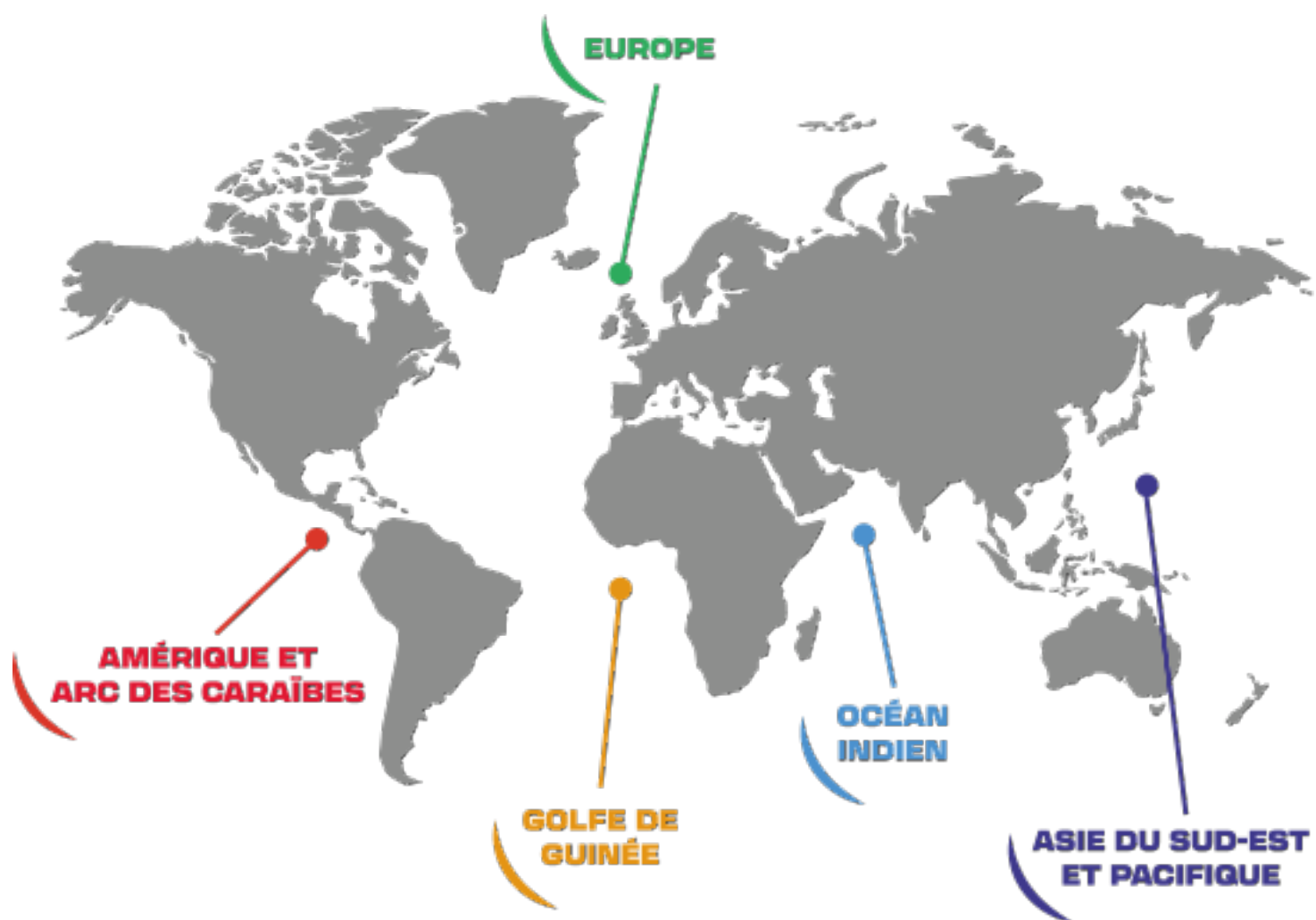
² Le MSC-IO est directement intégré à la branche conduite des opérations (CJ3) de l'OHQ ATALANTA.

The background of the entire page is a photograph of a white ship, possibly a research vessel, sailing on a blue sea under a clear sky. The ship has the number 'A758' visible on its side. A large, semi-transparent blue rectangle is overlaid on the right side of the image, serving as a background for the text.

S

SOMMAIRE





SOMMAIRE

1

INTRODUCTION

2

GOLFE DE GUINÉE

- 2.1 Piraterie et brigandage
- 2.2 Enlèvements
- 2.3 Saisonnalité des événements
- 2.4 Des effets de substitution
- 2.5 Analyse de l'Etat-Major CECLANT

3

AMÉRIQUE LATINE ET ARC DES CARAÏBES

- 3.1 Piraterie et brigandage
- 3.2 La problématique du narcotrafic
- 3.3 L'arc Caraibéen - Analyse de l'EMIA
- 3.4 Amérique latine - analyse de l'IFC Pérou
- 3.5 Amérique latine - analyse du COMPAAz

4

Océan Indien

- 4.1 Les houthistes et la mer Rouge
- 4.2 Le golfe Arabo-Persique
- 4.3 Piraterie et brigandage
- 4.4 Analyse de l'Etat-Major d'ALINDIEN - MICA IO
- 4.5 Analyse du commandant de la zone maritime sud de l'océan Indien
- 4.6 Analyse du CRFIM - Madagascar

5

ESPACE INDO-PACIFIQUE, DÉTROITS D'ASIE ET LE PACIFIQUE

- 5.1 Les détroits d'Asie du Sud-Est
- 5.2 Analyse de l'IFC Singapour
- 5.3 L'océan Pacifique - Analyse de l'Etat-Major - ALPACI
- 5.4 Analyse de l'Etat-Major des forces armées en Nouvelle - Calédonie

6

ZONE EUROPE

- 6.1 La problématique du « dark fleet »
- 6.2 Méditerranée et mer noire
- 6.3 Manche et mer du Nord
- 6.4 Océan Atlantique

7

ANNEXES

- A Evaluation du narcotrafic par le MAOC - N
- B Evaluation Cyber maritime
- C Analyse par Etat Côtier - Golfe de Guinée
- D Analyse par Etat Côtier - Amérique latine et Arc des Caraïbes
- E Analyse par Etat Côtier - Océan Indien
- F Analyse par Etat Côtier - Asie du sud-est

1

CHAPITRE INTRODUCTION



Nous sommes aujourd'hui confrontés à une dégradation profonde de l'ordre international avec partout dans le monde des seuils de recours à la violence qui ont tous été allègrement franchis, seuils encore inimaginables au début de la décennie. Dans cette perspective se mêlent contournement du droit international, territorialisation des espaces maritimes, débordement des conflits terrestres en mer et enfin retour agressif du narratif nucléaire. A ce désordre mondial se superpose une criminalité maritime toujours aussi prégnante et agrégeant narcotrafic, piraterie et brigandage, pêche INN (pêche illicite, non déclarée et non réglementée) et immigration clandestine.

Tout d'abord, nous faisons face aujourd'hui à deux chocs géopolitiques majeurs que sont les guerres en Ukraine et au Proche Orient. Le conflit entre la Russie et l'Ukraine a profondément et durablement affecté les relations internationales et au-delà d'une menace latente pour l'Europe, il a remis sur le devant de la scène un chantage nucléaire assumé. **En mer Noire, il a largement dépassé les deux belligérants et impacte toujours le flux maritime au travers d'attaques à répétition sur les infrastructures portuaires, engendrant de fait des dégâts collatéraux sur une quinzaine de navires à quai. Le risque lié aux mines dérivantes diminue du fait des efforts de déminage** avec une dizaine d'opérations menées encore cette année.

La situation au Proche et Moyen Orient, sur laquelle converge aujourd'hui l'attention de la communauté internationale, s'est caractérisée à plusieurs moments par des risques d'embrasement régional avec pour la première fois des confrontations directes entre l'Iran et Israël. L'impact sur le trafic maritime ne s'est pas fait attendre et s'est matérialisé principalement en mer Rouge et à l'ouvert du détroit de Bab-El-Mandeb par des attaques massives menées par des rebelles **houthistes déterminés. Cela s'est concrètement traduit par 124 navires ciblés dont 27 légèrement impactés et 7 autres plus durement touchés.** L'industrie maritime s'est dès lors réorganisée et s'est largement réorientée via le cap de

Bonne-Espérance. Les marines alliées ont, quant à elles, été engagées dans deux opérations majeures que sont PROSPERITY GUARDIAN lancée le 18 décembre 2023 et ASPIDES le 19 février 2024. L'objectif étant in fine de maintenir la liberté de navigation et d'assurer la sécurité des navires continuant à transiter par cette route.

Ces menaces dites de débordement de conflit ne sont pas les seules à impacter la sécurité maritime. **Tout d'abord la piraterie est toujours présente et progresse au niveau mondial avec un doublement des événements observés (59 événements en 2024 contre 28 en 2023).** Si elle se stabilise à des niveaux relativement modérés dans la plupart des zones dites à risques, **elle a connu une nette recrudescence au large des côtes somaliennes qui concentrent 70% des incidents.** Une partie significative de ces actes est dirigée à l'encontre de navires de pêche dont la plupart sont liés à une activité de pêche INN. Plus proche des côtes, **le nombre d'actes de brigandage se maintient** quelle que soit la zone considérée, avec des foyers persistants dans les détroits de Singapour, le golfe de Guinée mais aussi dans les Caraïbes et la baie de Campêche.

Le narcotrafic atteint un rythme d'expansion préoccupant avec cette année une production record de plus de 2700 tonnes de cocaïne. L'industrie maritime y est utilisée comme un des principaux vecteurs via notamment la dissimulation de produits à bord avec des quantités pouvant atteindre plusieurs tonnes. Les modes d'actions évoluent sans cesse avec notamment la progression de la narco-piraterie au large de l'Equateur ou de la Colombie.

L'immigration illégale apporte également son lot de contraintes avec dans les cas extrêmes, des tentatives de prise de contrôle du navire afin de forcer le ralliement d'un port souhaité. **Enfin, la volonté de territorialiser les mers peut amener à des saisies illégales de navires** notamment dans le golfe Arabo-Persique à l'image de la prise de contrôle du MV ARIES par les gardiens de la révolution en avril 2024.

WILSON HUSUM



AVANT PROPOS

Capitaine de frégate

Thomas Scalabre

Commandant du MICA Center

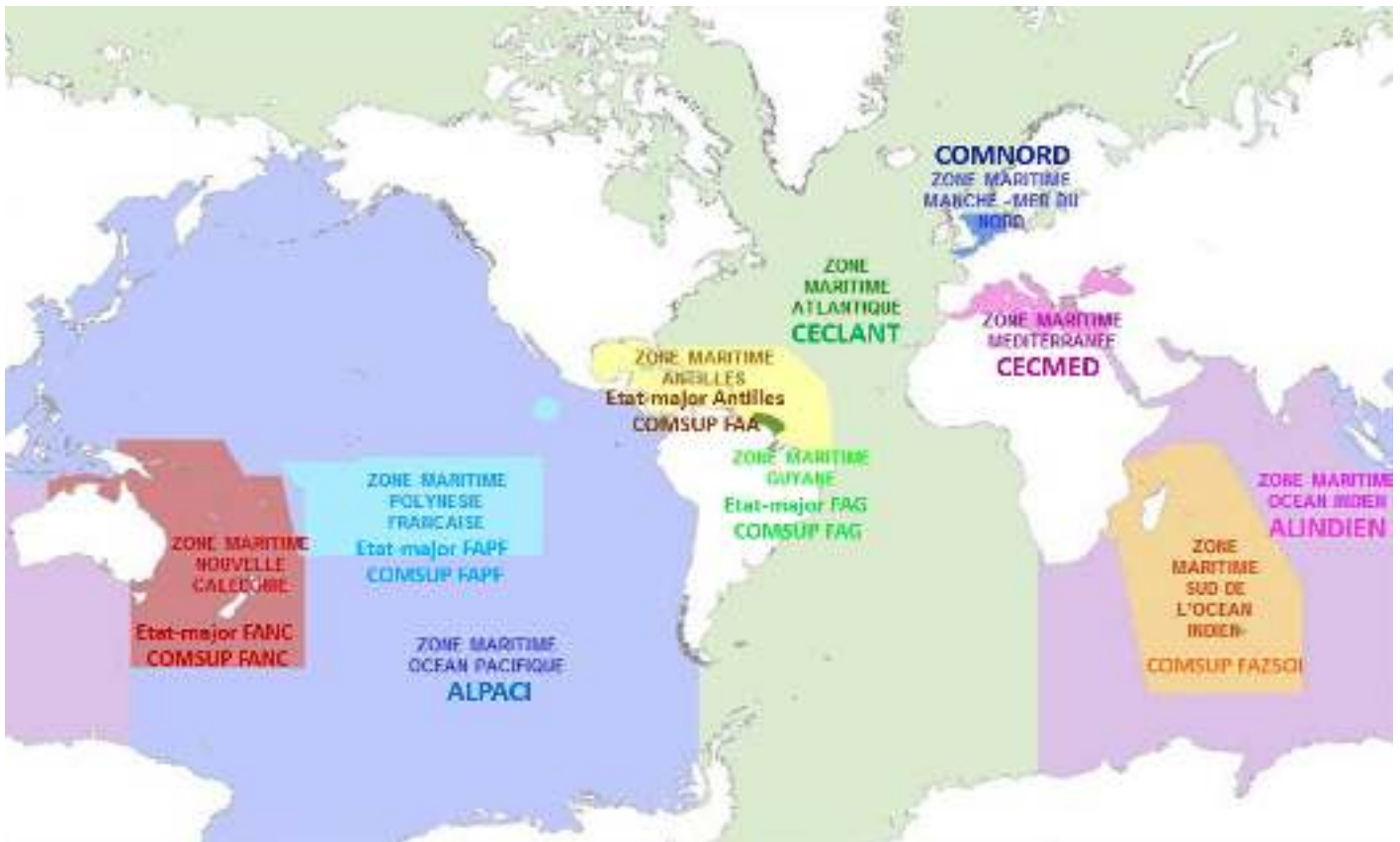
Dans ce contexte, le rôle du MICA Center est d'appréhender au mieux l'ensemble de ces événements, puis d'alerter et accompagner au besoin les usagers des mers, en particulier ceux inscrits à la CNV, dans l'unique but d'améliorer la sécurité de tous les marins et permettre aux marines de guerre d'intervenir rapidement et dans les meilleures conditions possibles.

Ce bilan annuel a pour ambition de dresser un état sécuritaire aussi complet que possible et de poser pour chaque théâtre une analyse détaillée qu'elle soit en propre ou émanant des

principales autorités militaires françaises (commandants en chef de zone maritime) et des centres de fusion de l'information partenaires du MICA (**IFC Pérou** à Lima, **COMPAAZ** à Rio de Janeiro, **IFC-IOR** de New Dehli, **RMIFC** d'Antananarivo, **IFC Singapour**).

Enfin deux organismes spécialisés ont également apporté leurs concours cette année sur la thématique du narcotrafic avec le **Maritime Analysis and Operations Centre (MAOC-N)** et sur celui de la cybersécurité avec **France Cyber Maritime**.

Zones de responsabilités des commandants de zone maritime



Cette carte précise les différentes zones de responsabilités des autorités militaires françaises qui ont contribué, par leur analyse, au bilan annuel du MICA. Elle permettra au lecteur de mieux cerner géographiquement ces mêmes analyses.

Evénements de piraterie et de brigandage - évolution annuelle

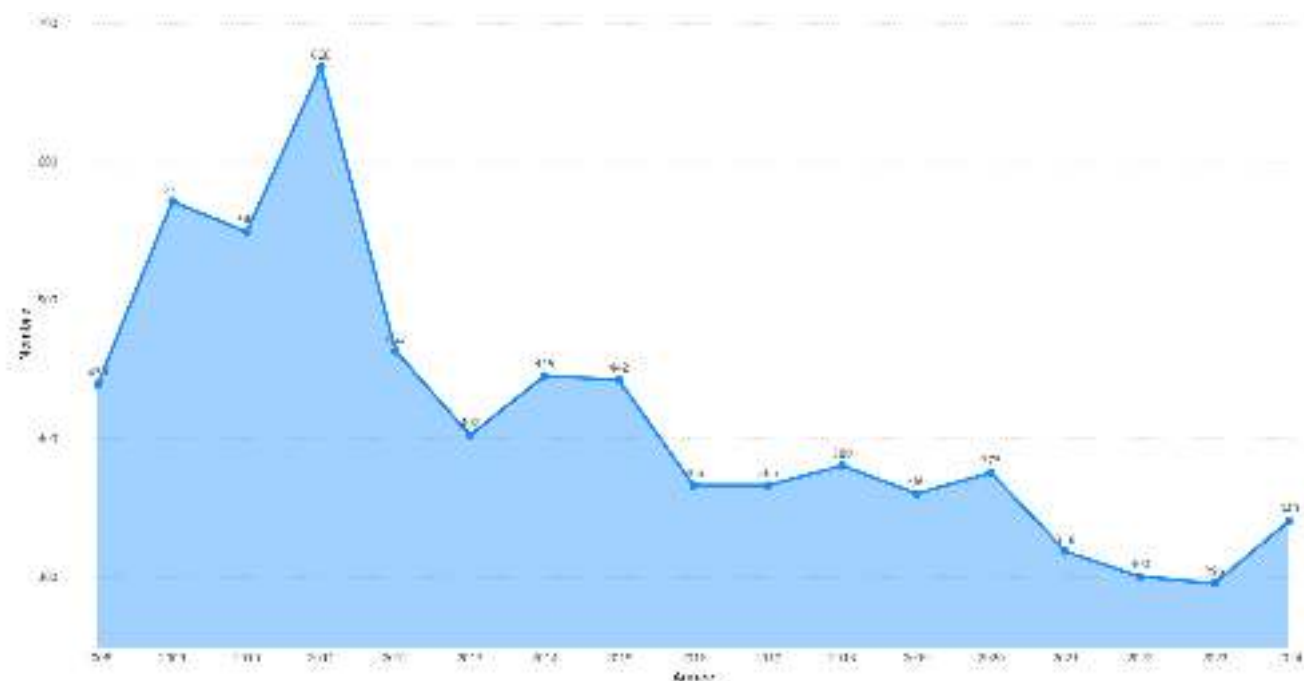
Après trois années consécutives de baisse, **le nombre total d'événements liés à la piraterie et au brigandage augmente sensiblement de près de 15% avec 340 événements** recensés dans le monde. Il reste néanmoins près de deux fois inférieur aux sommets atteints en 2011 au plus fort des attaques au large de la Somalie (668 événements).

Si la piraterie se stabilise à des niveaux relativement modérés dans la plupart des zones dites à risques, elle a connu une nette recrudescence au large des côtes somaliennes. Au total 60 actes ont été observés de par le monde **soit une augmentation de 110% par rapport à 2023**. Sur ces 60 actes,

plus des deux tiers sont imputés à l'océan Indien et aux côtes somaliennes (42 actes). Pour le golfe de Guinée, autrefois considéré comme l'épicentre de l'insécurité maritime, le phénomène reste contenu avec seulement 6 actes soit peu ou prou le nombre constaté sur les trois dernières années.

Le brigandage suit la même tendance avec pour autant une hausse bien plus modérée de 5% avec 280 actes recensés.

Les deux régions les plus touchées sont les Caraïbes (42% des actes) et le détroit de Singapour (34% des actes). Les deux autres régions étudiées, à savoir l'océan Indien (16%) et le golfe de Guinée (7%) sont relativement plus calmes.



Evolution, au niveau mondial, des événements de piraterie et brigandage

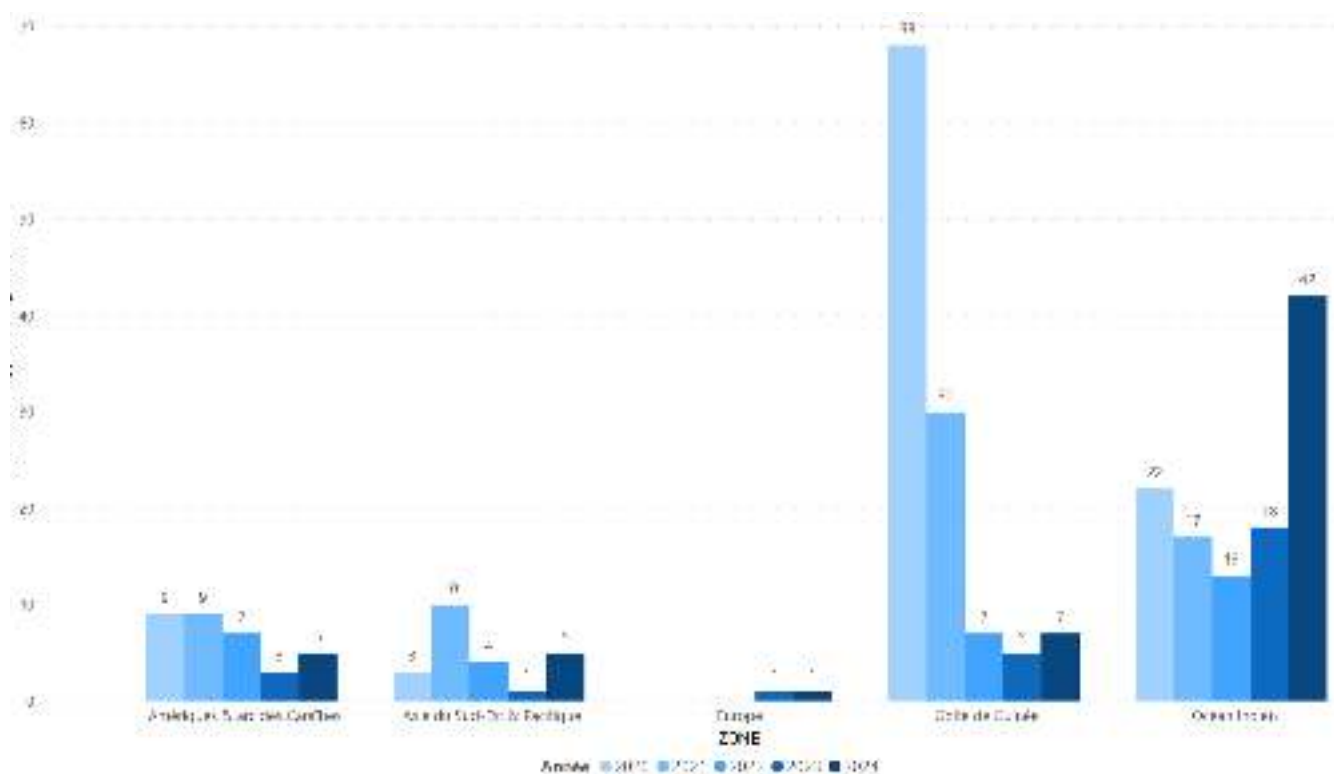
Plus spécifiquement :

- **Dans le golfe de Guinée**, l'insécurité maritime liée à la piraterie et au brigandage **reste persistante avec un total de 26 événements. La tendance globale reste à la baisse depuis plusieurs années**, du fait des efforts sécuritaires menés par l'architecture de Yaoundé, l'appui de la France et des marines alliées mais aussi les effets de substitution avec le *bunkering* illégal. Le principal **foyer de piraterie est localisé, cette année, entre le sud de l'île de Bioko et la Guinée-Equatoriale (4 actes recensés)**. Les principales zones de brigandage sont quant à elles situées aux mouillages de **Takoradi (Ghana), Lagos (Nigéria) et Luanda (Angola)**.
- **Dans l'océan Indien**, le désordre engendré par les houthistes et la paupérisation engendrée par la pêche INN au large des côtes somaliennes **ont propulsé le nombre d'actes liés à la piraterie (42 actes) avec une hausse de**

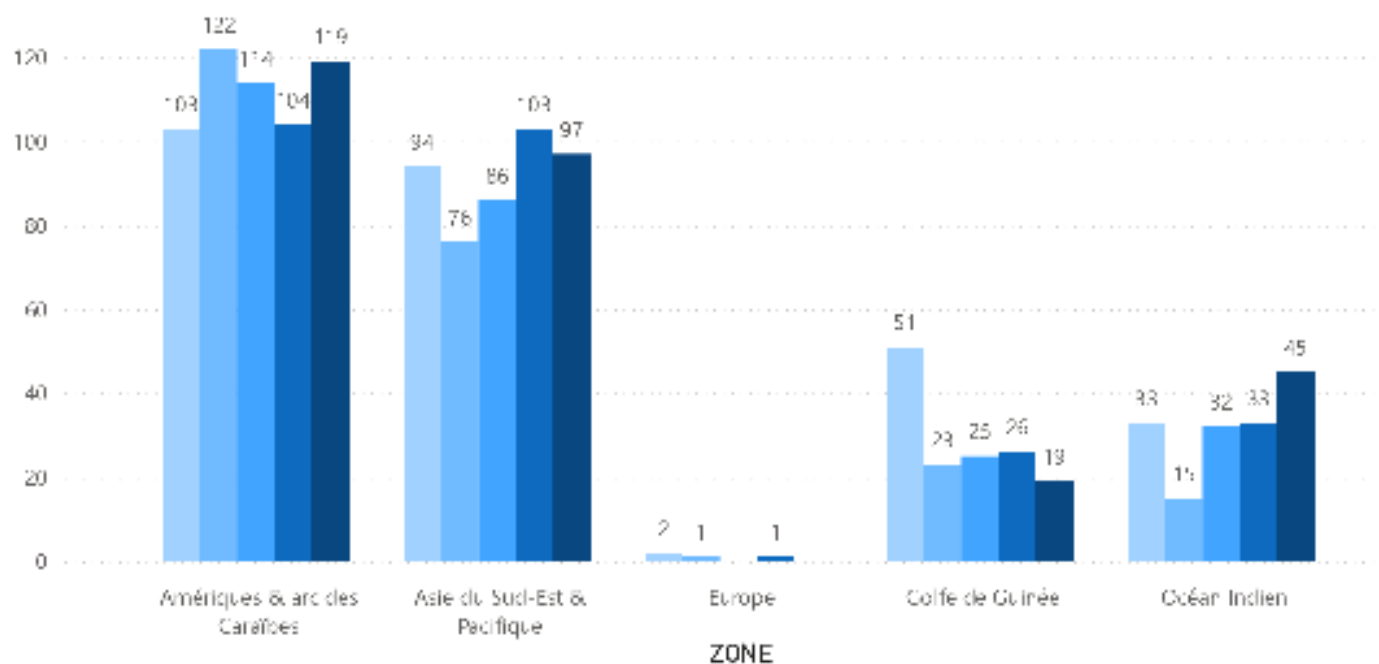
plus de 100%. Si les chiffres sont impressionnants, seuls 3 navires de commerce ont été impactés (MV *LILA NORFOLK*, MV *ABDULLAH* et MV *BASILISK*). La majorité des actes concerne essentiellement des navires de pêche liés à une activité INN. Le brigandage suit également une tendance à la hausse avec 45 actes soit une hausse de près de 30%. Les principaux foyers de brigandage sont essentiellement localisés au Bangladesh.

- **En Asie du Sud-Est**, le MICA a enregistré 102 événements, principalement liés au brigandage. La tendance globale sur 5 ans est stable et le principal foyer reste le détroit de Singapour où se concentrent 62% des cas.
- **En Amérique latine**, le MICA a enregistré 124 événements dont l'écrasante majorité concerne le brigandage. L'arc Caribéen et la baie de Campêche restent deux zones particulièrement sous tension.

Piraterie par zone



Crimes maritimes par zones et par année



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 11065 (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 sont montés à bord et ont réussi à prendre le contrôle du navire ou de l'équipage.

Attaque

Événement au cours duquel des assaillants :

- ont fait usage de leurs armes ;
- ont mené une action contre le navire sans parvenir à monter à son bord ;
- sont montés à bord avec l'intention de prendre le contrôle du navire ou de l'équipage sans y parvenir.

Approche

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

- les assaillants ont pointé leur armement sur le navire ;
- du matériel d'abordage (échelle, grappin...) a été observé sans mise en œuvre ;
- un comportement cinématique particulier ou une annonce ont été relevés.

Vol / tentative de vol avec ou sans violence

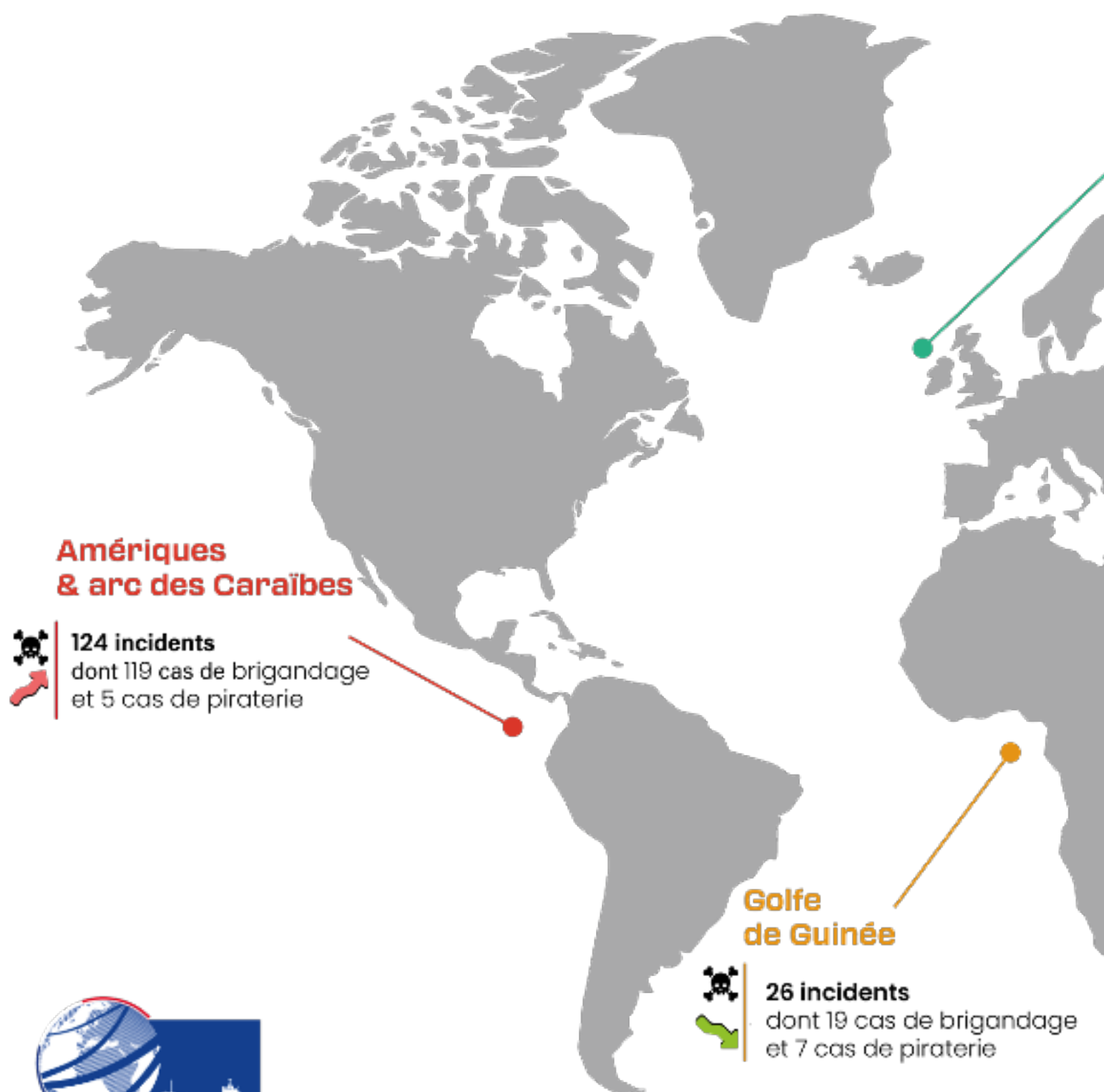
Vol ou tentative de vol réalisés avec ou sans violence dans les eaux territoriales.

Extension d'un conflit armé en mer / Conflict spillover

Événement au cours duquel un conflit à terre a eu un impact sur des navires marchands ou les ports (harcèlement, attaque de drone, contrôle naval, etc.).

2024

SYNTHÈSE DE SÛRETÉ MARITIME





SYNTHÈSE PIRATERIE, BRIGANDAGE & SPILLOVER

628 incidents

dont 277 cas de brigandage
et 63 incidents de piraterie
et 288 de spillover



Les incidents comptabilisés dans cette synthèse rassemblent les approches suspectes, les attaques, les hijackings et kidnappings. Les événements ayant lieu dans les eaux territoriales sont comptabilisés dans la catégorie «brigandage», ceux ayant lieu au delà des 12Nq sont comptabilisés dans la catégorie «piraterie».

LÉGENDE



ZONE DE CONFLIT

MENACES AFFECTANT
LA SÛRETÉ MARITIME MONDIALE



PIRATERIE ET BRIGANDAGE



CONFLIT ÉTENDU

TENDANCES COMPARÉES À 2023



TENDANCE À LA HAUSSE



TENDANCE STABLE



TENDANCE À LA BAISSSE

Europe



53 incidents

dont 1 cas de piraterie et
52 de spillover

Asie du Sud-Est & Pacifique



102 incidents

dont 97 cas de brigandage
et 5 cas de piraterie

Océan Indien



323 incidents

dont 45 cas de brigandage,
42 de piraterie et 236 de
spillover

2

CHAPITRE

GOLFE DE GUINÉE

MARIN
NATIONA



FE
ALE

La criminalité maritime dans le golfe de Guinée continue lentement de décroître et semble désormais arriver sur un plateau. Trois menaces systémiques restent toujours prégnantes avec d'une part la piraterie et le brigandage où l'on constate une résurgence en fin d'année entre l'île de Bioko et la Guinée-Équatoriale, le narcotrafic avec des saisies toujours aussi importantes dans la région et enfin la pêche illícite, non déclarée et non réglementée (INN) dont l'ampleur pourrait représenter jusqu'à 50% de la flotte de navire de pêche et des prises réalisées.

2.1

PIRATERIE & BRIGANDAGE

La région du Delta du Niger constitue l'épicentre historique de la piraterie dans le golfe de Guinée avec une présence de groupes actifs notamment dans les Etats du Delta, de Bayelsa, de Rivers et d'Akwa Ibom où ont eu lieu la quasi majorité des détentions des marins kidnappés ces dernières années.

Les racines de la piraterie maritime sont généralement dues à la conjonction de plusieurs facteurs que sont principalement le sentiment de spoliation lié à l'exploitation des ressources nationales (hydrocarbures mais aussi et surtout pêche INN), les pollutions maritimes et atmosphériques liées à l'exploitation d'hydrocarbures et enfin un terrain propice à la dissimulation des pirates avec un vaste réseau de canaux, de marécages et de lacs représentant une superficie de 42 000km² particulièrement difficile à contrôler.

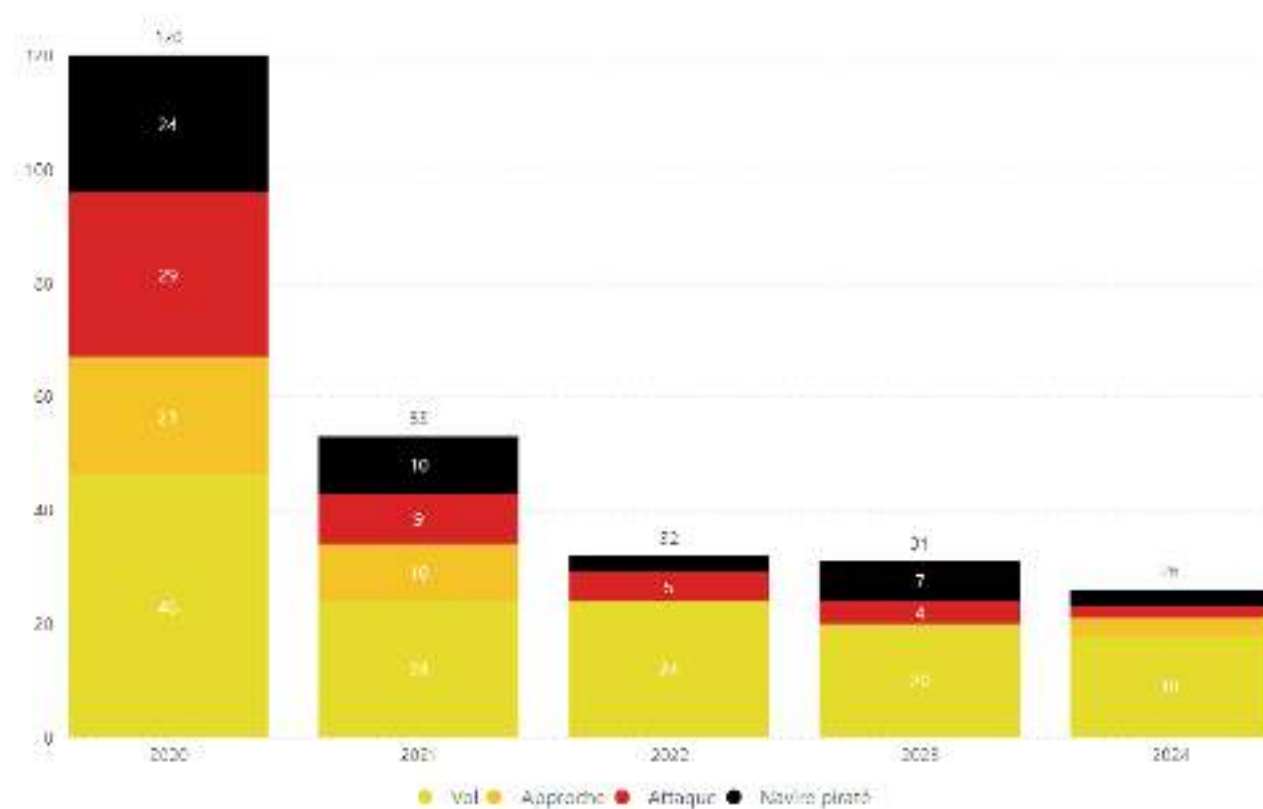
D'abord limité aux approches maritimes du Delta, le phénomène s'est amplifié à partir de 2008 avec une apogée en 2020 à la fois en termes de rayon d'action (jusqu'à 250nm des côtes), d'extension géographique (de la Côte d'Ivoire à l'Angola), de savoir-faire des groupes de pirates et de nombre d'événements enregistrés (70 actes et près de 140 otages).

La situation s'est depuis apaisée avec une menace qui s'est littéralement effondrée depuis 2021. Pour autant, très ponctuellement, la piraterie maritime resurgit et se manifeste bien au-delà des zones traditionnelles de la Joint War Listed Area (JWLA). C'est notamment le cas de l'attaque du MV SUCESS 9, le 25 mars 2023, abordé et piraté à près de 300nm au sud d'Abidjan.

Cartographie des événements



Golfe de Guinée – nombre d'événements



Aujourd'hui, l'année 2024 vient conforter la tendance observée depuis deux ans avec la poursuite du recul du nombre d'événements sécuritaires (- 16% par rapport aux chiffres de 2023).

Couplée au kidnapping d'opportunité, la piraterie reste une menace diffuse cette année avec 5 cas répertoriés et 2 approches suspectes.¹ Hormis celui localisé au sud du Bénin, ces cas de piraterie pourraient avoir été conduits par le même groupe de pirates provenant du sud-est du Nigeria :

- **Attaque du MV HANA 1 (tanker) piraté le 01 janvier 2024**, à 25nq de l'île de Bioko. Neuf marins ont été enlevés.
- **Attaque du MV AM DELTA (porte-conteneurs) piraté le 29 mai 2024**, également à près de 25nq au sud l'île. Deux marins ont cette fois-ci été enlevés. Au-delà du vol de marchandises, le rançonnement reste toujours une source de revenu non négligeable pour les pirates (estimation de 4 millions \$ pour l'année 2020) ;
- **Attaque du navire de pêche FV FAYALI-2** survenue le 06 décembre,² au sud de Cotonou et en limite des eaux territoriales, zone pourtant réputée relativement sûre. Le groupe de cinq pirates, après quelques

vols à bord, a uniquement kidnappé le capitaine du navire de nationalité chinoise, laissant à bord les six autres membres d'équipage. Cette attaque semble directement viser, comme au large des côtes somaliennes, les activités affiliées à la pêche INN ;

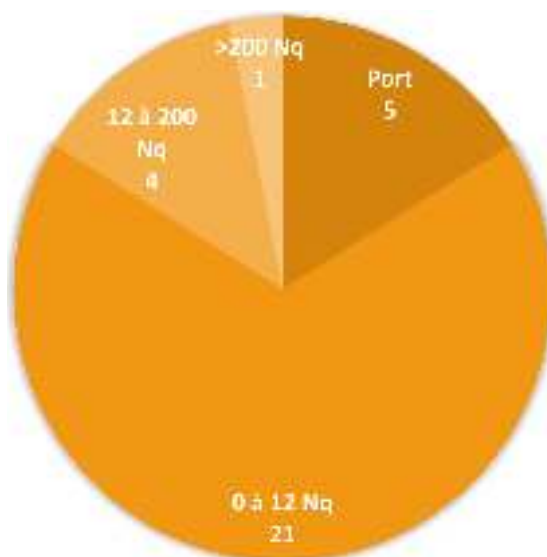
- **Enfin, deux navires ont été attaqués les 20 et 21 décembre au large de Bata** (Guinée Equatoriale). La première attaque a visé un porte-conteneurs situé à 29nq à l'ouest de Bata. Le skiff s'est approché jusqu'à 1000yds et a tiré à l'arme automatique, l'abordage a été déjoué in extremis par les seules manœuvres cinématiques du cargo, ce dernier ne disposant pas d'équipe de protection. La deuxième attaque a ciblé un *offshore supply ship* alors localisé à 90nq dans l'ouest de Bata. Ce navire a été abordé par une équipe d'au moins six pirates, l'équipage protégé dans la citadelle a pu échapper à tout acte de violence malgré les tentatives d'effraction. Les derniers événements survenus dans cette partie du Golfe de Guinée remontent à décembre 2022 avec les attaques des MV MARAN POSEIDON et MV FERNANDE.

¹ Les 11 événements liés à des attaques et des prises de contrôle en 2023 se répartissent comme suit : 4 prises de contrôle et 1 attaque au-delà des 12nq, 3 prises de contrôle et 3 attaques dans les eaux territoriales.

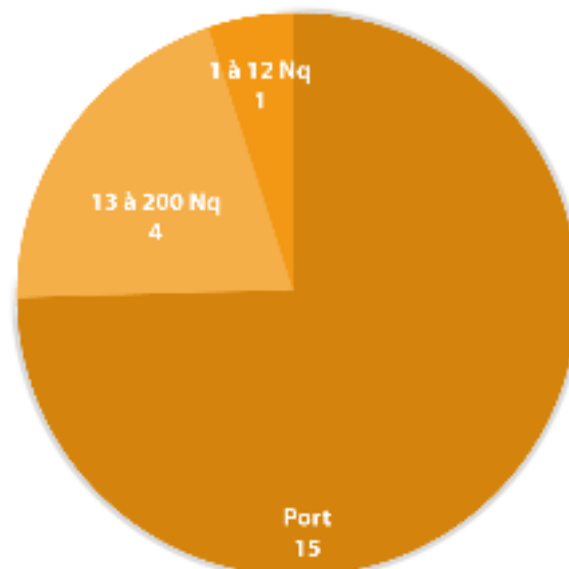
² ECOWAS MMCC ZONE E – incident report du 06/12/2024



Distance des incidents en 2023



Distance des incidents en 2024



Les actes de brigandage sont quant à eux clairement à la baisse (-30% par rapport à 2023). Ces actes sont plus généralement perpétrés au mouillage et à proximité de certains ports et bien souvent la nuit. Les deux principaux foyers se localisent aux mouillages de Luanda/Soyo (Angola) avec près de 30% des cas enregistrés, de Takoradi (Ghana – 3 actes) et de Lagos (Nigéria – 3 actes). A cela s'ajoutent également des actes de brigandage à l'encontre des navires à passagers transitant sur les rivières du Delta (Nigeria) et principalement sur et à proximité de la rivière Bonny, épicentre de ce type de criminalité maritime.

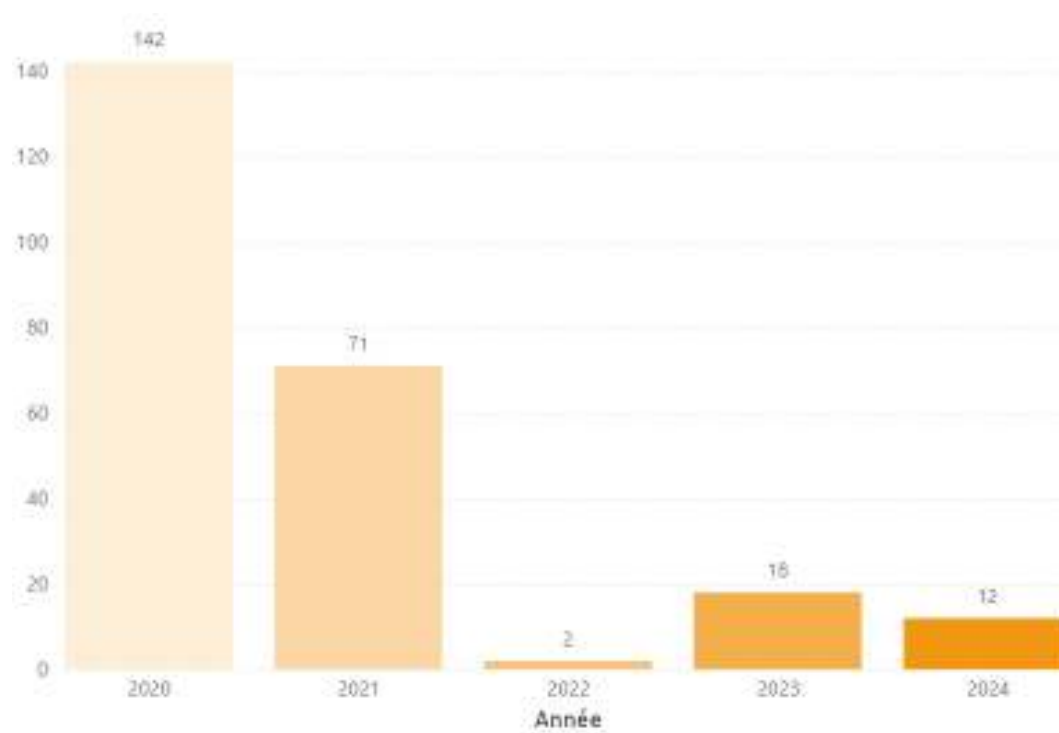
Enfin, quelques incidents portuaires ont également été signalés, ces événements concernent principalement des vols d'opportunité, de nuit, principalement sur des navires présentant de véritables défaillances en termes de dispositifs de surveillance et de sécurité (normes ISPS).

2.2 ENLÈVEMENTS

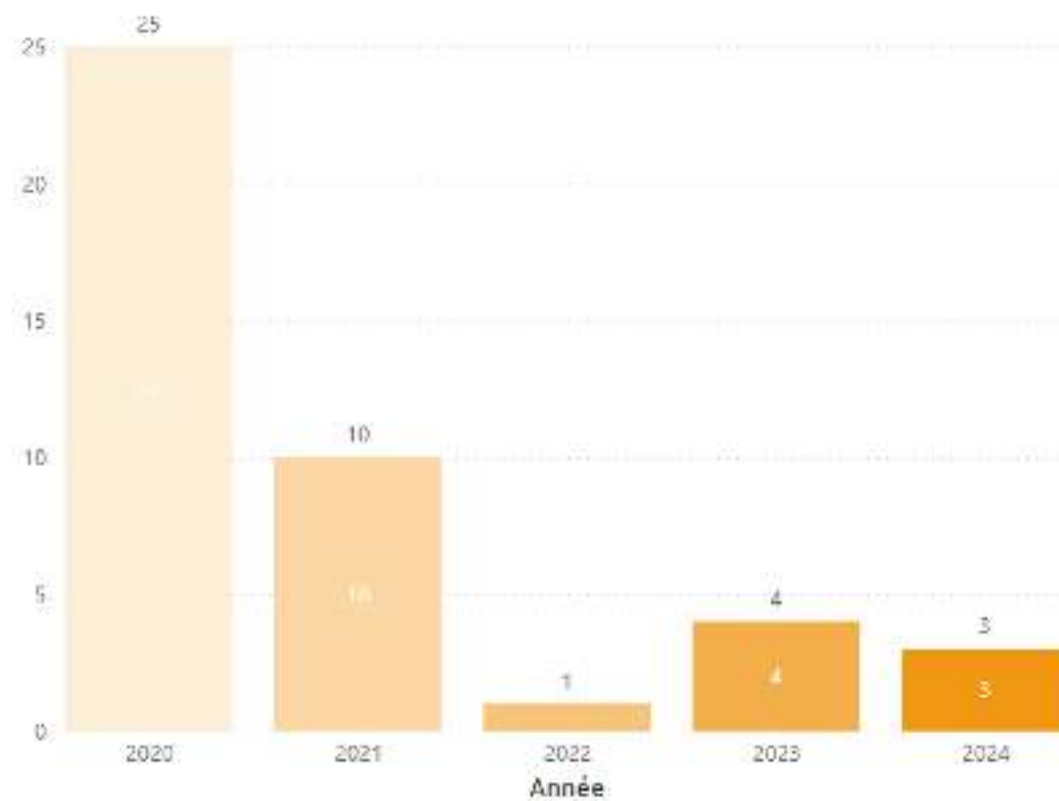
Etroitement couplés au phénomène de piraterie, **les actes d'enlèvement et par corollaire le nombre de marins kidnappés ont également drastiquement chuté cette année.** Pour mémoire, cette activité, au début de la décennie, représentait la 2^{ème} source de revenu des pirates derrière la revente de stocks de produits raffinés et devant le vol de biens.

Seule constante par rapport aux années précédentes, le kidnapping s'opère principalement en masse au sein des équipages comme ce fut le cas lors de la prise de contrôle du MV *HANA1* avec neuf membres d'équipage, ceci afin de maximiser les rançons obtenues. Les autres cas de kidnapping ont été observés lors des attaques du MV *AM DELTA* et du FV *FAYALI-2*.

Nombre de kidnappés par année

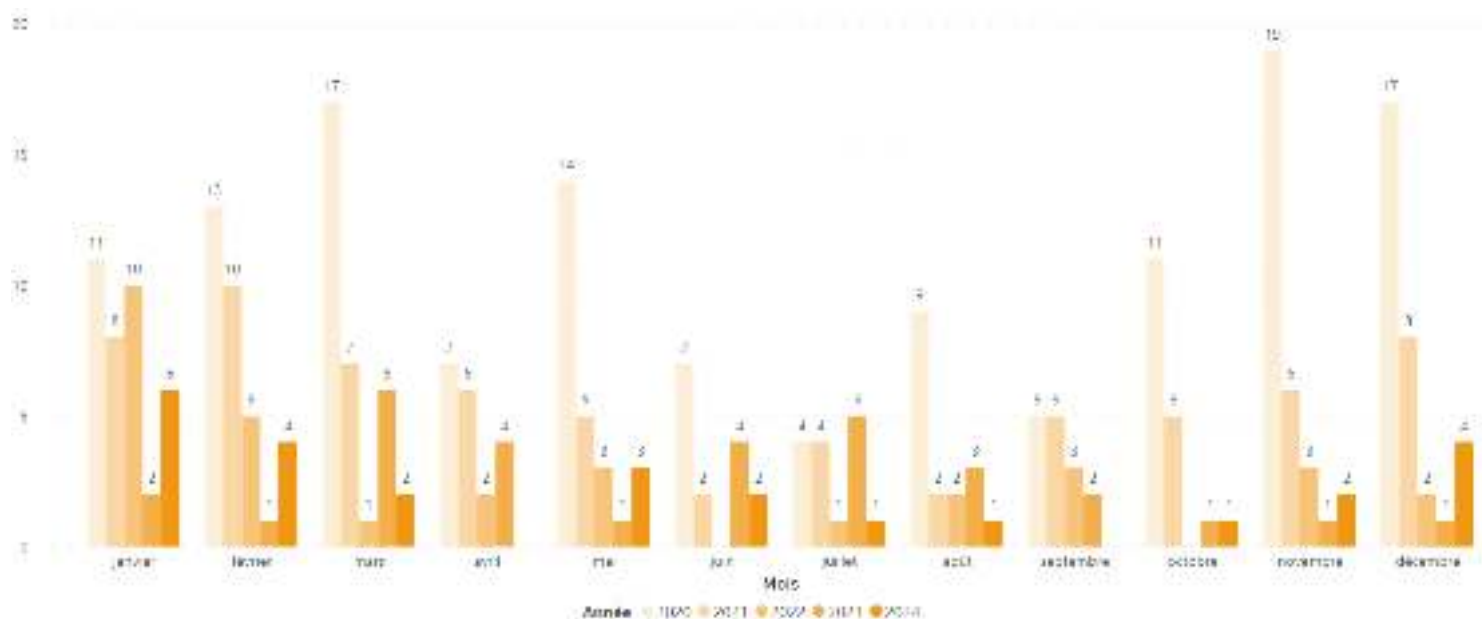


Nombre d'actes d'enlèvement



2.3

SAISONNALITÉ DES ÉVÉNEMENTS

Nombre d'événements par mois

Le très faible nombre d'actes de piraterie observé cette année ne permet pas de tirer de conclusion sur une éventuelle saisonnalité. Les fondamentaux restent cependant immuables avec en premier lieu l'état de mer qui au-delà du niveau 3 ne permet généralement pas aux pirates d'effectuer aisément l'abordage de navires en route. Il est à noter que les deux navires abordés en haute mer en 2024 présentaient des francs-bords peu importants, facilitant de fait le franchissement même par météo défavorable.



2.4 DES EFFETS DE SUBSTITUTION

Finalement, la sécurité maritime continue de s'améliorer sur l'ensemble du golfe de Guinée. Cela est essentiellement dû aux efforts entrepris par les pays de l'architecture de Yaoundé et au développement de plusieurs marines régionales. Si l'effort sécuritaire est certain, cette accalmie en mer est également le résultat de phénomènes de substitution avec en premier lieu celui du bunkering illégal ou encore du taping, consistant à puiser illégalement du pétrole dans les pipelines puis à le raffiner clandestinement. S'il est impossible de donner des chiffres précis, cette pratique a pu concerner jusqu'à 25% de la production nationale³ du Nigéria soit entre 200 000 et 300 000 barils/jour. A noter que le ministre d'Etat nigérian des ressources pétrolières a officialisé, en ce début d'année 2025, l'opération DELTA SANITY II afin de lutter contre le vol de pétrole brut. La dernière

opération DELTA SANITY I lancée le 01 janvier 2024 avait notamment permis d'appréhender 215 suspects et de désactiver 468 sites de raffinerie illégale. En outre les quantités saisies étaient de 44 000 barils de gazole raffiné et quasiment autant de pétrole brut.⁴

Enfin, le narcotrafic, compte tenu de son ampleur sur l'ensemble de l'Atlantique, peut également être considéré comme un phénomène potentiel de substitution. L'Afrique de l'Ouest joue en effet le rôle de zone de rebond notamment en ce qui concerne l'acheminement de cocaïne depuis l'Amérique du Sud avec une part estimée de 60% des exportations au départ du Brésil et à destination de l'Europe. Dans cette perspective, la pointe de l'Afrique de l'Ouest apparaît comme un point chaud du trafic international de cocaïne.⁵ Cela transparait dans le

³ Article du journal Le Monde – « Au Nigéria les vols de pétrole peuvent concerner jusqu'à 25% de la production ».

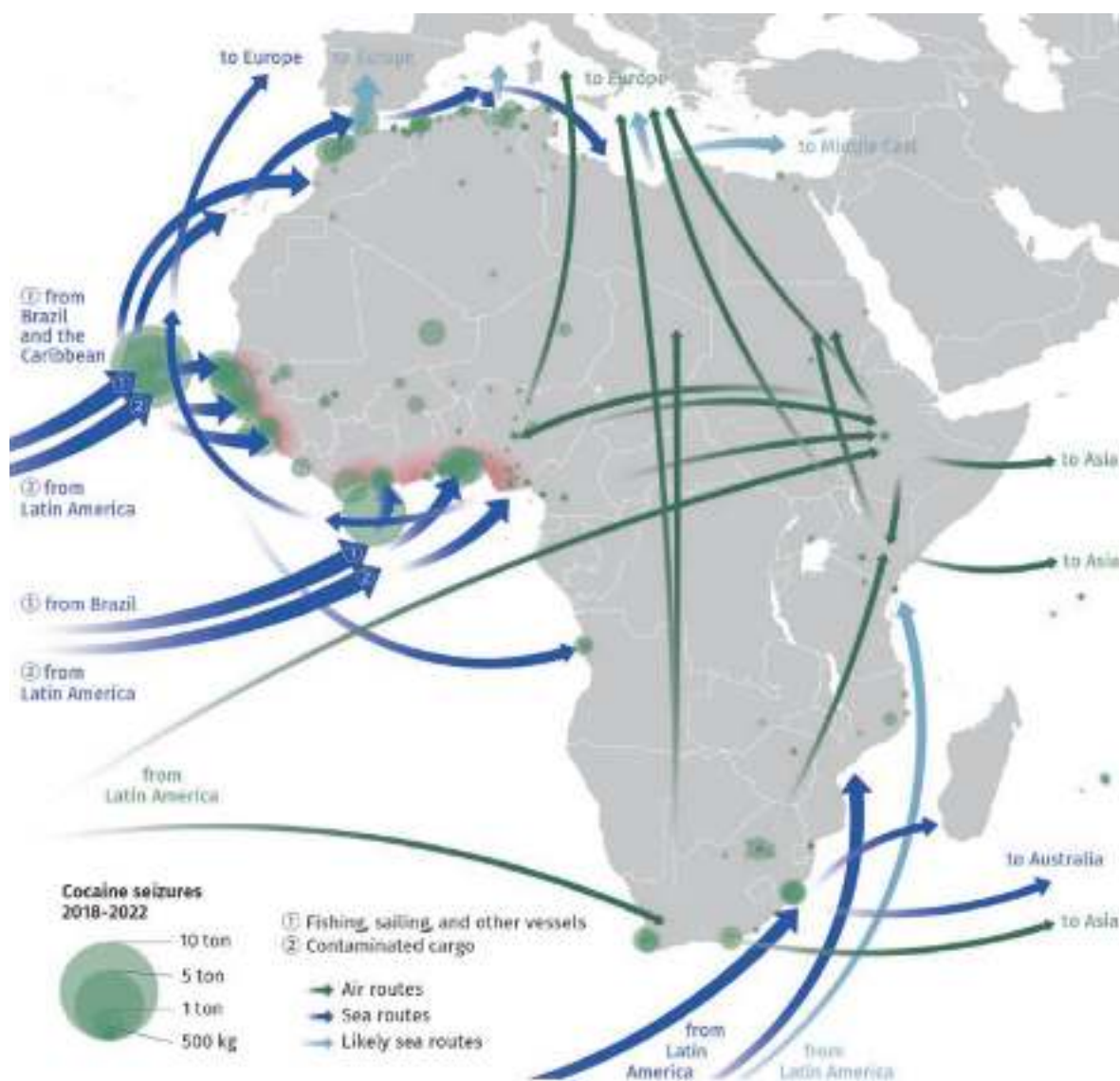
⁴ <https://von.gov.ng/nigerian-navy-launches-operation-delta-sanity-ii/> Nigerian Navy launches operation Delta Sanity II – Martha Obi, Abuja, publié le 1er janvier 2025

⁵ Thalasso politique du narcotrafic international – la face cachée de la mondialisation ? Florian Manet p. 110 et 111



propos de l'ONUDC pour qui « les données indiquent que le trafic de stupéfiants en Afrique continue d'augmenter », tandis que l'héroïne est acheminée en quantité croissante sur la côte Est de l'Afrique, la cocaïne l'est également à l'Ouest, dont les principaux ports sont devenus des

zones de transbordement clés pour un acheminement principalement vers l'Europe. Le trafic de drogue est ainsi pointé « comme l'un des risques les plus importants pour la consolidation de la paix dans les Etats », mais également pour la sûreté maritime dans la région.



Principale route du trafic de cocaïne à destination et depuis l'Afrique (ONUDC – global report on Cocaïne - local dynamics, global challenges)

⁶ ONUDC – vision stratégique de l'ONUDC pour l'Afrique 2030

2.5

ANALYSE DE L'ÉTAT-MAJOR – CECLANT

« Des menaces qui évoluent en permanence ... au premier rang desquelles la pêche INN, suivie de près par l'immigration clandestine, le narcotrafic et les menaces environnementales »

Analyse de l'état-major CECLANT¹

CECLANT est le commandant en chef des opérations françaises en Atlantique et en Arctique. Il est également préfet maritime de l'Atlantique en charge de la coordination des opérations de

l'Action de L'Etat en mer sur l'ensemble de sa zone de responsabilité.

Des menaces qui évoluent en permanence

Alors que durant plusieurs années, la piraterie était le problème majeur de sécurité dans le golfe de Guinée, un reflux profond de cette menace a été observé à partir du second semestre 2021. Ce reflux s'est accompagné cependant d'une montée en puissance d'autres activités illégales et trafics, au premier rang desquelles la pêche illégale, non réglementée et non déclarée (INN), suivie de près par l'immigration clandestine, le narcotrafic et les menaces environnementales.

Grâce à un effort conjoint des marines locales appuyées par l'opération CORYMBE, on constate une réorientation des régimes de prédation maritime classiques (piraterie et brigandage) vers des modus operandi beaucoup plus lucratifs comme le bunkering illégal ou d'autres types de trafics à terre. D'un autre côté, la pêche INN fait peser une tension accrue que ne peuvent supporter de nombreuses ressources halieutiques. De nouvelles menaces sont fréquemment identifiées comme en Mauritanie où des

senneurs de grande taille ont été identifiés au banc d'Arguin en novembre 2024. L'immigration clandestine par voie de mer, qui a été multipliée par 100 depuis 2017, crée une insécurité pour les populations qui tentent l'aventure, mais également pour les navires naviguant le long des côtes africaines, **comme le montre la tentative de prise de contrôle d'un navire par des migrants au large du Maroc au mois de novembre 2024.** Cela fait notamment écho au détournement du navire de support à l'offshore VOS PACE⁷ dans la même zone en 2023. Enfin, si les saisies de drogue ont été moindres dans le golfe de Guinée en 2024 par rapport à 2023, cela est plus lié à une baisse sensible des opportunités d'interception qu'à une baisse du flux.

La multiplicité de ces menaces présente des risques de déstabilisation des riverains avec comme principale conséquence des populations poussées à l'émigration où à la pratique d'activités illégales. Aussi, cela constitue un véritable défi pour l'ensemble des acteurs politiques et sécuritaires.

Une coordination plus poussée des administrations agissant en mer

Dans ce contexte, la dynamique régionale qui s'est développée avec la création de l'architecture de Yaoundé, se poursuit. La France soutient cette initiative qui cherche à fédérer l'action des administrations intervenant en mer. C'est la raison pour laquelle, elle a organisé, pour la 1ère

⁷ Le VOS PACE avait secouru quelque 80 migrants au large du Maroc. Suivant les instructions, le VOS PACE a fait route vers Tan-Tan, destination non désirée des migrants et engendrant de fait une mutinerie à bord. Au final neuf migrants seront arrêtés par la police espagnole (source lemarin.ouest-France.fr/shipping/refusant-de-retourner-au-maroc-des-migrants-menacent-lequipage-qui-les-a-secourus)

fois cette année, le séminaire des secrétaires généraux de la mer (SGmer) du golfe de Guinée, afin de faciliter les interactions entre toutes les administrations intervenant en mer. Les moyens étant souvent comptés, l'action de chaque administration (douanes, police, gendarmerie, organisation anti-pollution, protection des aires marines, organismes de régulation des pêches), au niveau de chaque pays, mais également de chaque partenaire international doit être coordonnée. Les liens noués avec de nombreux partenaires du milieu maritime civil, armateurs ou logisticiens notamment, ouvrent la voie à des coopérations nouvelles, au service de la protection de l'économie maritime.

Cette dynamique se concrétise régulièrement au niveau opérationnel. Ainsi, en 2024, en collaboration avec le Centre National de Surveillance des Pêches (CSNP), la marine guinéenne a intercepté un navire sous pavillon égyptien accusé de pêche illégale dans leurs eaux. Enfin, suite au séminaire des SGmer, des liens ont pu se nouer pour soutenir l'action du Bénin dans la prise en charge de l'échouement d'un remorqueur sur la plage de Cotonou. Sur le plan judiciaire, des coopérations voient le jour dans le cadre du legal finish des affaires liées au trafic de stupéfiants.

Une formation accrue des gens de mer ... au profit d'un renforcement de la sécurité maritime

La formation est un point capital pour les chefs d'Etat-major des marines riveraines du golfe de Guinée et les autorités en charge de l'action de l'Etat en mer. Dans ce cadre, la France, aux côtés de partenaires internationaux

et de l'UE, apporte son aide, notamment avec l'académie maritime embarquée SIREN⁸, dont la 3ème édition s'est déroulée du 23 septembre au 31 octobre 2024 au Pôle Ecole Méditerranée de Saint-Mandrier pour une semaine, puis à bord du porte-hélicoptères amphibie DIXMUDE pour un mois. 32 stagiaires (marines, douanes, affaires maritimes, aires marines protégées, etc.) de 17 nationalités (essentiellement golfe de Guinée, Mauritanie et Maroc) ont suivi cette formation théorique et pratique qui permet de constituer un réseau d'acteurs expérimentés et engagés de la sûreté maritime.

Ils ont pu visiter les centres nationaux et régionaux de sûreté maritime à Dakar (Sénégal), Abidjan (Côte d'Ivoire), Accra (Ghana) et Pointe Noire (Congo), permettant aux auditeurs d'échanger avec les acteurs clés de la région et de renforcer leur connaissance pratique. La formation, aura été assurée au final par une vingtaine de partenaires, dont **INTERPOL**, **ISMI** (Institut de sécurité maritime interrégional - Abidjan), **ONU DC** (Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime), **MAOC (N)** (Maritime Analysis and Operation Centre - Narcotics), **CEDRE** (Centre de Documentation de Recherche et d'Expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux), **AECF** (Agence Européenne de Contrôle des Pêches), **SHOM** (Service Hydrographique et Océanographique de la Marine), **CEPPOL** (Centre d'Expertises Pratiques de lutte antipollution), **MICA Center** et les projets européens **SEACOP VI** (Seaport Cooperation), **GOGIN** (Gulf of Guinea Interregional Network), et **EnMAR** (Enhance Maritime).

⁸ stage d'Instruction régional Embarqué et Numérique - Brochure SIREN FR.pdf <https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/marine/Brochure%20SIREN%20FR.pdf>

Des procédures partagées, sur le terrain

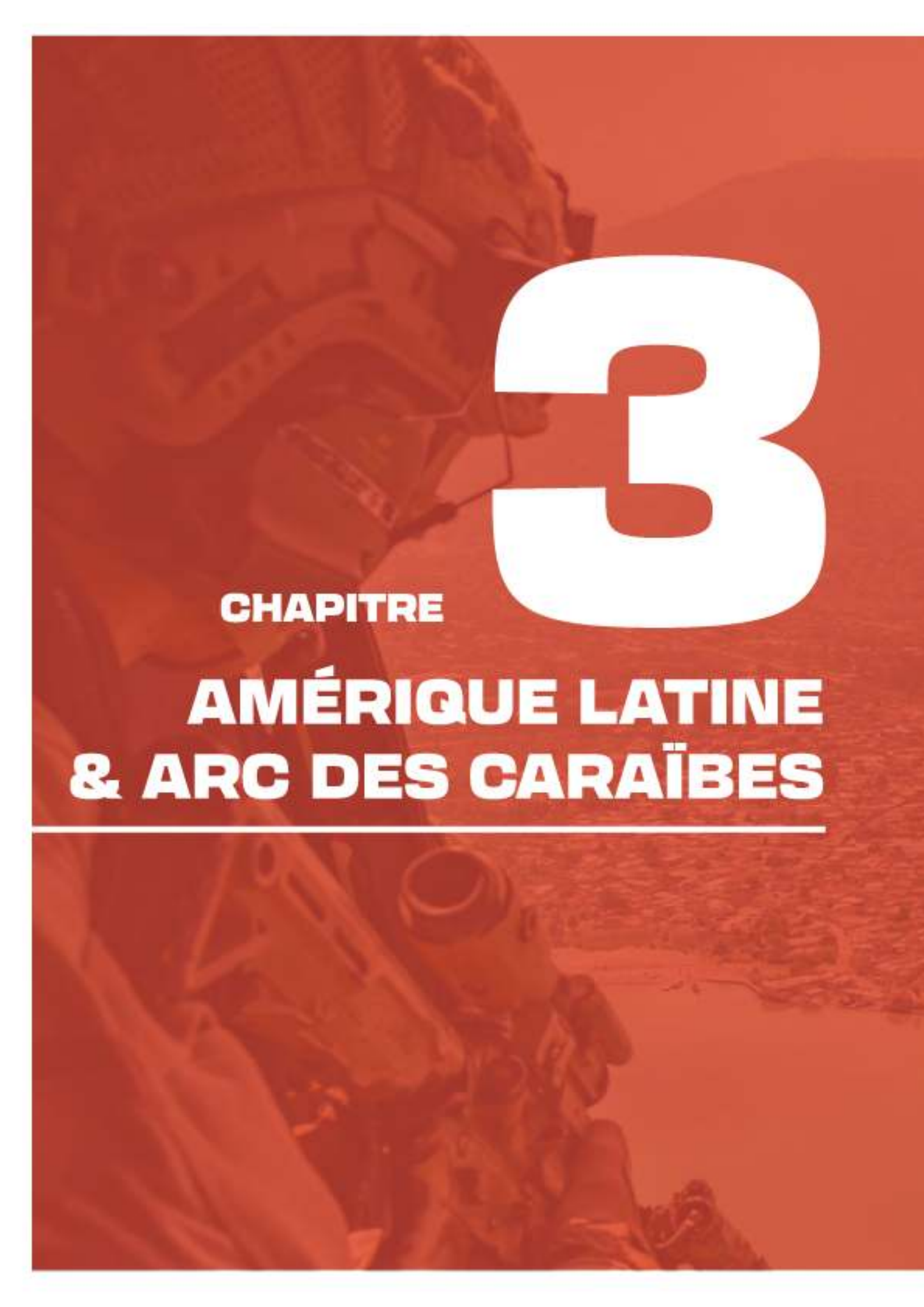
Pour renforcer la sûreté, il importe ensuite de pratiquer. C'est pourquoi, CECLANT et l'architecture de Yaoundé organisent l'exercice annuel Grand African Nemo (GANo), qui réunit toutes les marines/gardes-côtes des pays riverains du golfe de Guinée. L'édition 2024, qui a impliqué plus de 4000 participants de toutes administrations, fait de cet exercice le plus grand rendez-vous de la sûreté maritime dans la région. Bénéficiant du concours des marines extrarégionales déployées dans le Golfe (Espagne, Italie, Royaume-Uni, Portugal, Maroc, Mauritanie) ainsi que de plusieurs organisations partenaires (Interpol, ONUDC, MAOC-N, Programmes de l'UE, CEDRE, Commissions des pêches de la CEDEAO et de la CEEAC...), il permet aux autorités locales de scénariser des exercices réalistes qui sollicitent le niveau interministériel et inter-régional.

Enfin, tout au long de l'année, les navires et aéronefs de la Marine nationale envoyés en mission CORYMBE, renforcent cette dynamique par des patrouilles communes avec les différents pays du golfe de Guinée. Ils participent également à la sécurisation de la zone aux côtés de navires d'autres pays de l'Union-Européenne engagés dans la région, comme l'Espagne, le Portugal ou l'Italie, au travers du mécanisme des présences maritimes coordonnées (CMP), ou en se coordonnant avec d'autres acteurs comme les Etats-Unis ou la Grande-Bretagne, qui envoient régulièrement des moyens navals dans la zone.



Illustration de l'académie embarquée SIREN (source CECLANT – plateau Afrique)





3

CHAPITRE

AMÉRIQUE LATINE & ARC DES CARAÏBES



L'Amérique latine et l'arc Caribéen sont impactés par trois menaces avec le brigandage, le narcotrafic et la pêche INN.

La piraterie et le brigandage restent à des niveaux élevés sur les 5 dernières années et se concentrent essentiellement sur l'arc Caribéen et la baie de Campêche. Ils représentent 36% des actes recensés au niveau mondial.

La problématique du narcotrafic est particulièrement prégnante avec la Colombie, premier producteur mondial de cocaïne avec un record cette année de 2700 tonnes. Les impacts sur

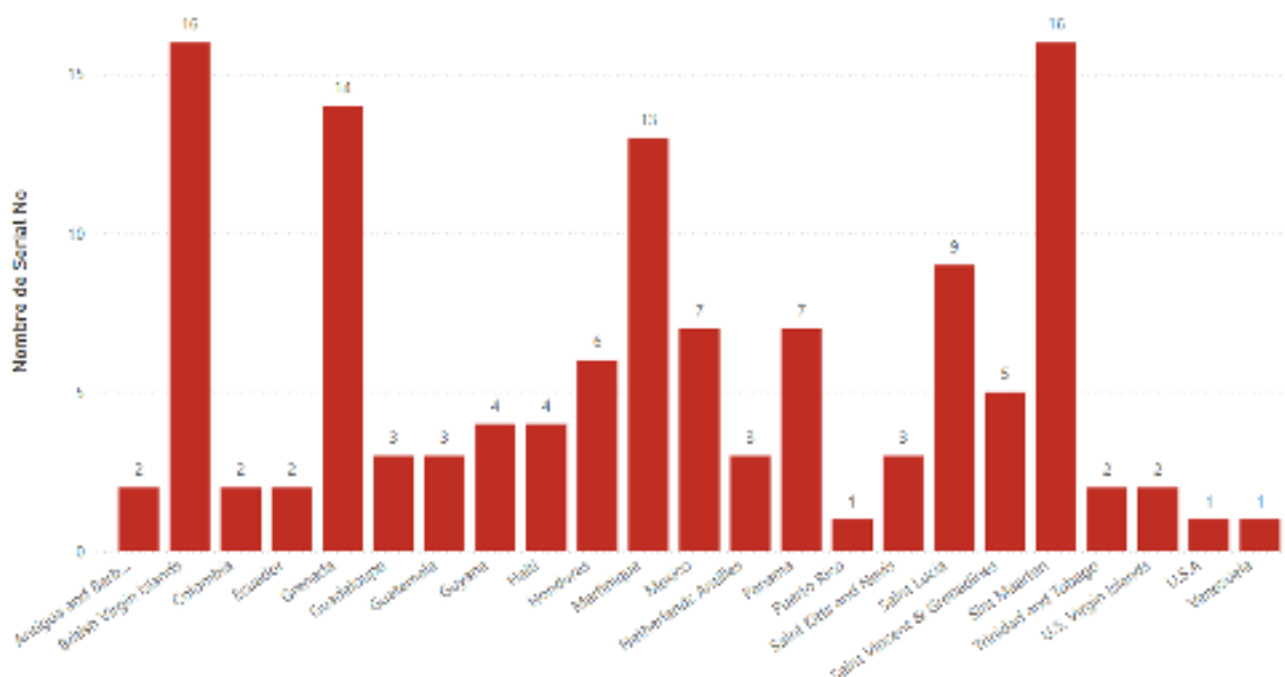
le trafic maritime sont bien réels avec les pratiques de narco-piraterie et de « rip on – rip off ».

Enfin, la pêche INN touche également le continent, et tout particulièrement le Pérou, le Chili, le Brésil et dans une moindre mesure l'Argentine. L'IFC Pérou indique une quantité de poissons saisis de l'ordre de 800 tonnes avec plus de 230 navires ciblés. Comme pour chaque région touchée, cette pratique menace directement la sécurité alimentaire de la population mais aussi la soutenabilité du modèle économique.



3.1

PIRATERIE ET BRIGANDAGE



La criminalité maritime reste, dans cette région, globalement constante avec un nombre de 124 événements sécuritaires, soit un chiffre proche de la moyenne historique de 120 événements par an. Comme chaque année, la majorité des cas concerne des vols (94% des événements), parfois commis avec violence (8% des événements), et cible majoritairement des navires de plaisance (74% des cibles) bien souvent au mouillage et presque toujours dans les eaux territoriales (95% des événements). A noter également que la hausse relative de la criminalité dans les eaux territoriales mais aussi dans la limite des ports est liée à l'augmentation du nombre de navires de plaisance et de touristes présents, notamment dans l'arc Caribéen.

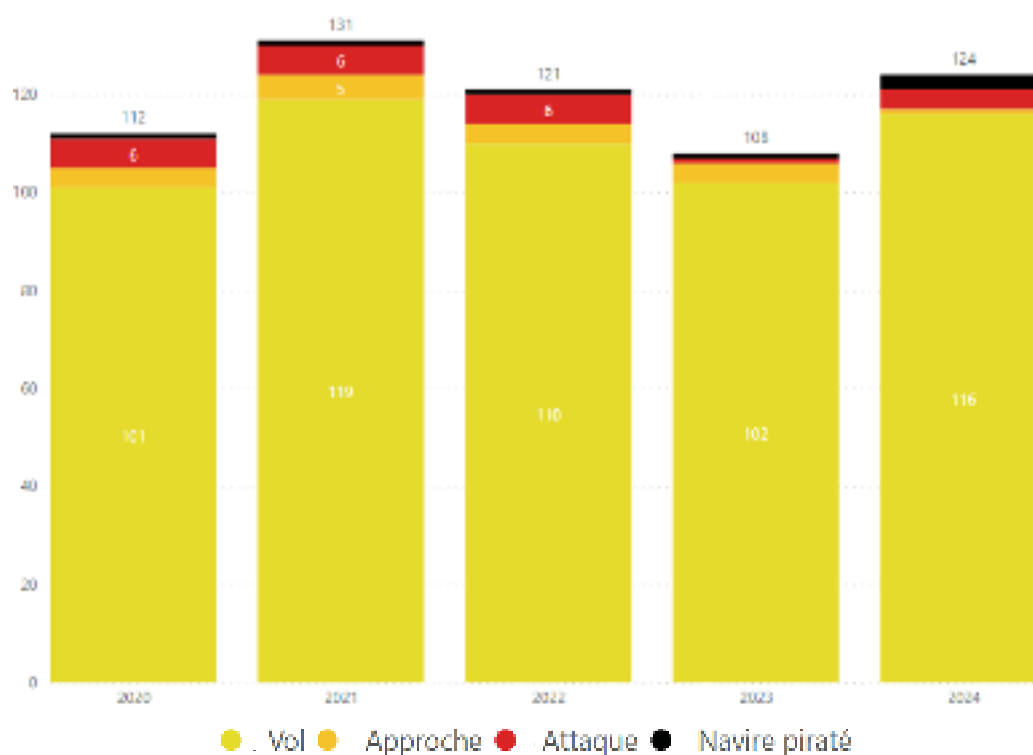
L'arc Caribéen et la baie de Campêche restent deux zones particulièrement sous tension. Plus précisément, la majorité des incidents se situe dans les Petites Antilles (des Îles Vierges britanniques et des Etats-Unis jusqu'à Trinidad et Tobago). Les îles les plus ciblées cette année étant Saint-Martin/Sint-Maarten (Simpson Bay), les Îles Vierges britanniques (île Jost Van Dyke), la Martinique (Cul de sac - Le Marin) et Grenade (Woburn Bay).

Après presque 20 mois de calme relatif, la situation sécuritaire se dégrade à nouveau en baie de Campêche. Pour mémoire, la région avait été touchée par une série d'attaques et d'abordages de navires, notamment de type *Offshore Supply Vessel* (OSV), entre mai et décembre 2022 avec près d'une quinzaine d'événements recensés. Cette année, ce sont cinq navires de ce type mais aussi deux plateformes qui ont été impactés entre mi-août et fin octobre. Si la plupart de ces attaques aboutissent à des vols d'opportunité, un cas a mis en lumière une extorsion de fonds envers l'équipage d'un OSV.

Parallèlement, la situation est redevenue plus calme à proximité de Calao (Pérou) après une année 2023 particulièrement tumultueuse (14 événements de type approche et/ou brigandage). Enfin les émeutes qui ont secoué Haïti¹ depuis le début de l'année ont eu des impacts dans la baie de Port-au-Prince et dans le port de Lafito. Cela s'illustre notamment par 4 cas répertoriés de *kidnapping* et d'attaque à l'arme à feu perpétrés entre mars et octobre.

¹ Le pays est en proie à une insécurité croissante et à une situation humanitaire sans précédent : 85% de la zone métropolitaine de Port-au-Prince est aux mains des gangs, au moins 3600 personnes ont été tuées entre janvier et septembre 2024 et 750 000 personnes ont dû fuir leurs domiciles – source Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères.

Amériques et arc des Caraïbes - nombre d'événements



Cartographie des événements



3.2

LA PROBLÉMATIQUE DU NARCOTRAFIC

Au-delà du brigandage, le risque majeur est centré sur le narcotrafic avec une grande partie des pays d'Amérique latine touchée. **Les pays les plus impactés sont la Colombie, l'Equateur, le Panama** et la République dominicaine. D'après les chiffres de l'IFC Pérou, **la quantité de cocaïne saisie atteint près de 540 tonnes et concernerait 440 vecteurs nautiques** pour l'ensemble de l'Amérique latine.

Le trafic de drogue représente toujours une menace systémique et constitue la première source de revenu du crime organisé. Les saisies records réalisées, encore cette année, illustrent pleinement l'expansion inexorable de ce trafic. Aussi, le constat posé par l'Observatoire Européen des Drogues et des Toxicomanies (OEDT) en 2022 est toujours et encore d'actualité : **« partout, tout, tout le monde »**.²

Le flux provient essentiellement d'Amérique latine et s'oriente peu à peu vers l'Europe compte-tenu de la saturation du marché aux Etats-Unis.

La production mondiale de cocaïne se concentre essentiellement en Colombie avec une part de près de 95% et 2700 tonnes produites cette année, soit une hausse de 440% en moins de dix ans. La surface cultivable dédiée a augmenté dans les mêmes proportions et atteint 253000ha soit 24 fois la superficie d'une ville comme Paris.

En ce qui concerne la rentabilité, le prix au kg se négocie en fonction de la difficulté d'acheminement et bien entendu de la demande. Ainsi, le prix moyen de revente se situe aux alentours de **38000\$/kg en Europe, 32000\$/kg aux USA et jusqu'à 265000\$/kg en Australie**.³ Les bénéfices sont par la suite réinvestis principalement dans la contrebande de cigarettes permettant in fine de multiplier ces derniers par plus de six. Les narcotrafiquants agissent également au travers d'autres trafics tels que l'immigration illégale (flux vers l'Amérique centrale estimé entre 700 et 1000 personnes par jour, pour un coût moyen de 400 à 600 dollars), le trafic de bois et d'animaux exotiques, et enfin l'orpaillage illégal.⁴

² OEDT, Rapport européen sur les drogues 2022, tendances et évolutions, office des publications de l'Union Européenne, Luxembourg, p.4, Rapport européen sur les drogues: Tendances et évolutions. 2022.

³ Prix du kg pour un produit à 95% de pureté, à noter que les produits revendus sur le marché ont une pureté n'excédant pas les 10%. ⁷ Ibid. p.50.

⁴ En 2022, l'ONU avait estimé à 69000 hectares la surface affectée par des mines illégales en Colombie.



Aujourd'hui, on estime que 90% de la cocaïne produite est acheminée par voir maritime.⁵ Avec l'explosion des drogues de synthèse, à l'image du fentanyl aux Etats-Unis, ces routes se sont densifiées depuis l'Amérique du Sud, vers l'Europe et l'Afrique à l'est mais aussi vers l'Australie à l'ouest. La palette des vecteurs employés est vaste :

- **Les navires de commerce** : « *le conteneur, l'internet et le smartphone constituent les trois piliers d'une thalasso-démocratisation des drogues mondiales. L'opacité des 850 millions de conteneurs manutentionnés dans tous les terminaux maritimes du monde facilite et fluidifie les narcotraffics* » ;⁶
- **La plaisance et la croisière** constituent également un autre canal maritime pour acheminer la drogue. A titre d'exemple, une traversée chargée à deux tonnes de cocaïne entre l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale pourrait être rémunérée jusqu'à 80000\$;⁷
- **Les flottilles de pêche**, comme vecteur en propre ou comme moyen de ravitaillement intermédiaire au profit de submersible ou de « *go fast* » ;

- **Les semi-submersibles ou Low-Profile Vessel (LPV)** : ces engins à faible empreinte radar sont apparus en 1993. Initialement cantonnés à l'acheminement de drogue vers l'Amérique centrale et les Etats-Unis, ils ont pour la première fois été détectés au large de l'Europe, à proximité de la Galice, le 24 novembre 2019. Ce LPV d'une longueur de 21m était armé de trois hommes et transportait près de 3 tonnes de cocaïne. Il venait alors de parcourir près de 3500nq en 27 jours⁸ Le 24 mai 2024, un LPV est de nouveau détecté dans les approches européennes, cette fois-ci dans le golfe de Gascogne.⁹



Détection d'un LPV dans le Golfe de Gascogne – source Douanes Françaises



Routes transnationales du narcotrafic – source Armada de Colombia

Au-delà des éléments d'appréciation apportés en annexe A, les méthodes employées, impactant l'industrie maritime, sont toutes aussi diversifiées :

- **Dissimulation à bord du navire** (prise d'eau des circuits de refroidissement, coffre de gouvernail, maille sèche, structure du navire, bulbe d'étrave, conteneur étanche sur ou sous la coque...);
- **Transport par des passagers clandestins ;**
- **Contamination de fret conteneurisé en amont ou « rip on - rip off »** : cette contamination est plus ou moins complexe avec la dissimulation au milieu de denrées périssables, dans les éléments et structures du conteneur frigorifique en lui-même, ou encore avec l'imprégnation par traitement chimique de support, etc. Dans tous les cas, la corruption permet de faciliter grandement ces modes d'action¹⁰ ;

- **Contamination de fret conteneurisé en mer, narco-piraterie ou « rip on - rip off » exécuté à la mer**, en générale de façon discrète. Le navire est alors abordé lors d'un chenalage plus ou moins long (golfe de Guayaquil, approche de Carthagène des Indes) ; les équipes de narcotrafiquants peuvent alors embarquer jusqu'à 1 tonne de cocaïne en moins de 45 minutes sans être repérées.

Dans tous les cas, les conséquences de telles pratiques pour les navires et compagnies impactées sont bien réelles : risque de réputation lié à une défaillance de contrôle ou à des suspicions de corruption, perte de clientèle liée à des dommages collatéraux sur des cargaisons contaminées ou encore à des retards opérationnels, immobilisation de navires en cas d'inspection ou enquête, menace directe sur l'équipage.



Cartographie mondiale des expéditions de cocaïne des aires de production vers les marchés de consommation¹¹

⁵ Rip-on/rip-off modus operandi, what is the impact for the shipping industry? Risk intelligence, 29 juin 2023.

⁶ Thalasso politique du narcotrafic international, la face cachée de la mondialisation ? Florian Manet p.12.

⁷ Ibid. p.50.

⁸ In to the deep: the epic journey of Europe's first narco-submarine, The Guardian.

⁹ <https://narcodiario.com/2024/06/vigilancia-aduanera-sigue-la-pista-del-semisumergible-que-paso-ante-costas-gallegas/>

¹⁰ Saisie de 20 tonnes de cocaïne par les douanes des Etats-Unis à bord du MSC GAYANE le 17 juin 2019 au terminal maritime Packer de Philadelphie. Lors de cette opération, 6 membres d'équipage, complices des trafiquants, ont été interpellés.

¹¹ Thalasso politique du narcotrafic international, la face cachée de la mondialisation ? Florian Manet, p.68. Carte réalisée par Ronan Kerbiriou en janvier 2024.

3.3

L'ARC CARIBÉEN - ANALYSE DE L'EMIA

Analyse de l'EMIA Antilles - commandement de la zone maritime Antilles

Les Forces armées aux Antilles (FAA) sont implantées en Martinique et en Guadeloupe. Elles comptent près de 1378 militaires et civils de la Défense. La Marine Nationale y est présente principalement avec une base navale implantée à Fort de France, deux frégates de surveillance VENTOSE et GERMINAL, le bâtiment de soutien et d'assistance DUMONT d'URVILLE, et du patrouilleur LA COMBATTANTE.

A la fois zone d'interface de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud, porte d'entrée vers l'océan Pacifique via le canal de Panama et voie d'accès vers l'Atlantique, la mer des Caraïbes reste un espace caractérisé par de nombreux flux licites et illicites.

Flux commerciaux, croisière et plaisance.

La zone concentre d'abord un trafic commercial dense en provenance ou en direction du canal de Panama. Une fois en mer des Caraïbes, ces navires de commerce de grande taille (porte-conteneurs, vraquiers, pétroliers) prennent principalement la direction du nord vers le golfe du Mexique et des Etats-Unis, ou celle de l'est, en direction des Caraïbes puis de l'Europe et de la Méditerranée.

L'espace caribéen concentre également un tiers du volume mondial des croisiéristes. Les paquebots naviguent notamment dans les Grandes Antilles et les Petites Antilles de novembre à avril où ils font escale dans les îles. Ce secteur d'activité est vital pour la plupart des pays de l'arc caribéen.

La plaisance continue à se développer, en particulier dans le nord de la zone (Bahamas, Iles Vierges britanniques et des Etats-Unis, Floride) et dans l'arc antillais. La location de catamarans et la croisière inter-îles y sont très pratiquées de décembre à mai, période

qui correspond à la saison non-cyclonique.

Trafics de stupéfiants et d'armes.

Située à proximité immédiate des zones de production et d'exportation de cocaïne (Pérou, Bolivie, Colombie, Venezuela), la mer des Caraïbes constitue une zone particulièrement active en matière de trafic de stupéfiants. Elle sert également de zone d'export à destination de l'Amérique du Nord et de l'Europe.

Des navires de type « *go fast* » ou « *slow mover* »¹² traversent la mer des Caraïbes, depuis la Colombie et le Venezuela pour rejoindre la Jamaïque, la République Dominicaine, Puerto Rico et le nord de l'arc antillais afin d'y livrer des stupéfiants. Des « *mother-ship* » effectuent des transbordements de drogue à la mer vers des navires tiers. Ces derniers parcourent ensuite les derniers miles vers la côte. La finalité est de répartir la cargaison et d'échapper à la surveillance des Etats côtiers en se fondant notamment dans le trafic de pêche.

Une partie du trafic se propage et alimente également directement les îles de de l'arc antillais. Ce qui contribue au développement de groupes criminels locaux.

Le trafic s'opère également vers l'est en direction de l'Europe et de l'Afrique via des navires de commerce contaminés. Le plateau des Guyanes, au large du Venezuela, du Suriname et du Guyana, constitue également une zone privilégiée pour le transbordement de cocaïne vers des voiliers, des navires de pêche ou des LPV. Ces derniers effectueront ensuite une navigation transatlantique vers l'Europe et le golfe de Guinée où ils transborderont une nouvelle fois les stupéfiants vers d'autres navires.

Immigration clandestine.

Le flux d'immigration clandestine provient essentiellement de Haïti et se maintient à un haut niveau au regard de la situation politique et sécuritaire du pays. La destination principale reste celle des Etats-Unis. Le dispositif naval américain a été renforcé en ce sens. Les bâtiments des garde-côtes sont ainsi aujourd'hui à la fois employés à la lutte contre le trafic de stupéfiants et d'êtres humains.

Brigandage

La région des Caraïbes reste en outre une zone propice aux actes de brigandage qui visent en particulier la navigation de plaisance et dans une moindre mesure les navires de commerce. Dans l'arc caribéen, le mode opératoire dominant est la montée à bord des navires de plaisance au mouillage durant la nuit pour y voler les équipements électroniques, les biens personnels de valeur 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.

Coopérer, surveiller, intervenir.

La lutte contre les trafics illicites par voie maritime constitue un domaine majeur de coopération entre Etats dans la zone Caraïbes. Les échanges de renseignements permettent notamment d'orienter l'action des moyens aériens et maritimes et d'obtenir des résultats en matière de lutte contre les trafics illicites.

Au-delà de l'action des Etats riverains, des moyens aéro-maritimes américains, français, néerlandais et parfois britanniques sont déployés toute l'année pour intercepter en haute-mer les trafiquants. A titre d'illustration, les forces armées françaises aux Antilles ont intercepté, cette année, en haute-mer plus de 28 tonnes de cocaïne.

¹² « Go fast » : yoles et pirogues sur-motorisées - « slow mover » : navires de pêche, caboteurs, etc.



3.4

AMÉRIQUE LATINE - ANALYSE DE L'IFC PÉROU

« La lutte contre le trafic de drogue n'est pas uniquement de la responsabilité des autorités ; c'est un engagement commun qui nécessite la participation active de tous ».

Analyse de IIFC Pérou

Trafics de stupéfiants

Le trafic de drogue par voie maritime est l'un des défis les plus complexes et les plus persistants du continent. La route qui s'étend des côtes de la Basse-Californie au Mexique, jusqu'à la pointe sud de la Terre de Feu au Chili, constitue un corridor stratégique pour les organisations criminelles qui se consacrent au trafic de drogue. Cette vaste bande côtière s'étend sur des milliers de kilomètres de côtes, traversant de multiples juridictions. Les trafiquants exploitent la géographie accidentée, la présence de ports clés disposant d'un fort trafic commercial et des technologies avancées pour échapper aux contrôles.

Ce trafic concerne essentiellement la cocaïne, la marijuana, l'héroïne, les méthamphétamines et le fentanyl, toutes principalement destinées aux États-Unis, à l'Europe et à l'Asie. Les groupes criminels utilisent une grande variété de méthodes de transport et de dissimulation, notamment des vedettes rapides équipées de moteurs puissants, des semi-submersibles artisanaux (LPV), des bateaux de pêche modifiés, des conteneurs à double fond et même plus récemment des navires sans pilote et des drones maritimes (USV).

Selon les données de l'IFC, **534 événements liés au trafic de drogue ont été signalés en 2024**, ce qui représente une augmentation de 0,56 % par rapport à l'année précédente. Cette tendance reflète une résilience du trafic avec à la fois une légère augmentation des activités illicites en dépit d'une amélioration des mécanismes de détection et d'interdiction.

Les pays où les saisies de drogue ont été les plus importantes en 2024 sont le Panama (98 cas), la Colombie (91 cas) et l'Équateur (76 cas). Ces

pays constituent à la fois des points de stockage et de redistribution, mais aussi des pôles logistiques stratégiques pour le trafic international de drogue. **Au cours des deux dernières années, l'Amérique du Sud a représenté 61 % (324 cas) du nombre total d'incidents**, tandis que l'Amérique centrale et l'Amérique du Nord ont représenté 39 % (221 cas). L'augmentation de l'activité en Colombie et dans les îles des Caraïbes indique un changement stratégique des itinéraires pour échapper aux contrôles plus stricts dans les zones traditionnelles.

Impact sur le trafic maritime et l'économie régionale

Le trafic de drogue par voie maritime n'est pas seulement un problème de sécurité régionale, mais constitue également un défi économique et opérationnel pour les compagnies maritimes opérant dans la région. Des mesures d'inspection plus strictes, des contrôles supplémentaires dans les ports et des retards résultant des enquêtes affectent directement les coûts logistiques, les délais de livraison et l'efficacité opérationnelle.

Un navire soupçonné d'être impliqué dans le trafic de drogue peut être confronté à de lourdes sanctions financières, à une immobilisation prolongée et même à la perte de ses licences commerciales. Enfin, les compagnies concernées, directement ou indirectement, risquent de voir leur réputation entachée. Il est donc essentiel que les compagnies adoptent des protocoles de sécurité internes renforcés, mettent en place des programmes de formation adaptés et collaborent activement avec les autorités pour identifier et signaler toutes activités suspectes.

Défis et stratégies à mettre en place

La lutte ce fléau nécessite une stratégie globale et coordonnée entre les pays de la région. La coopération internationale est essentielle pour assurer à la fois l'échange d'informations en temps réel, les opérations conjointes et la mise en œuvre de technologies avancées de surveillance maritime. Des outils tels que les radars à longue portée, les drones de patrouille maritime et les plateformes satellites sont indispensables pour surveiller les routes les plus vulnérables.

Il est également essentiel de renforcer la législation

régionale, en veillant à ce que des cadres juridiques cohérents soient en place afin d'agir rapidement et efficacement. Les efforts doivent enfin se concentrer sur la formation du personnel et une utilisation plus efficace du renseignement et des données collectées.

Enfin, la collaboration entre les autorités, les compagnies maritimes et les organisations internationales est essentielle pour réduire considérablement cette menace. Adopter une vision proactive, renforcer les mécanismes de contrôle et moderniser les outils de surveillance contribueront à des mers plus sûres et à un commerce maritime plus transparent.

« Prendre soin de nos mers n'est pas la responsabilité de quelques-uns, mais un engagement que nous devons tous assumer avec sérieux et détermination. »

La pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN)

La pêche INN constitue toujours l'un des principaux défis du continent. Malgré les efforts conjoints des organisations internationales, des gouvernements et des acteurs du secteur de la pêche, cette activité illégale continue d'avoir un impact significatif sur l'économie locale, la sécurité alimentaire et la biodiversité marine en Amérique latine.

En 2024, 199 incidents liés à la pêche illégale ont été enregistrés, ce qui représente une diminution de 14 % par rapport à 2023. Cependant, cette diminution ne reflète pas nécessairement un niveau d'activité illégale plus faible mais plutôt une amélioration des capacités de contrôle et de surveillance des autorités maritimes.

Au cours du mois de mars 2024, 28 cas ont été documentés, ce qui en fait le mois avec le plus grand nombre d'incidents enregistrés pour l'année. Cette augmentation, notamment au cours du premier trimestre, coïncide avec les saisons de pêche en haute mer, où l'activité s'intensifie traditionnellement, créant ainsi plus d'opportunités pour les pêcheurs illégaux. De manière générale, les contrevenants n'ont pas de permis officiels, utilisent des engins de pêche non conformes, opèrent dans des aires marines protégées et pratique la plus courante, éteignent leurs systèmes AIS.

En 2024, les pays les plus touchés sont le Brésil, le Pérou et le Chili. Ces pays, dotés de vastes côtes et de

riches stocks de poissons, sont des cibles prioritaires pour les flottes de pêche illégales, tant locales qu'étrangères. D'autre part, des pays comme le Mexique, le Nicaragua, l'Argentine et la Colombie ont connu une augmentation du nombre d'incidents par rapport aux années précédentes. Cette expansion peut être attribuée à plusieurs facteurs : augmentation de l'activité des flottes de pêche INN, déplacement de l'activité afin d'éviter les points de surveillance traditionnels.

L'impact de la pêche INN va bien au-delà des pertes économiques directes. Elle aggrave la sur-exploitation de certaines espèces marines, dont beaucoup sont en danger critique d'extinction. En termes économiques, les pays concernés perdent des millions de dollars chaque année. Elle affecte entreprises spécialisées et pêcheurs autorisés, générant chômage et pauvreté dans les zones côtières les plus vulnérables. En outre, la pêche INN est également bien souvent liée à d'autres activités illicites, telles que l'immigration illégale, les trafics d'armes et de drogue, ce qui complexifie davantage la situation et transforme petit à petit les zones de pêche en foyers potentiels d'insécurité.

La lutte contre la pêche INN relève d'une responsabilité partagée pour l'avenir de nos océans. Tous les acteurs concernés, des autorités maritimes aux entreprises de pêche, ont un rôle fondamental à jouer. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrons garantir la durabilité des ressources marines, protéger les moyens de subsistance de millions de personnes et préserver nos océans pour les générations futures.

3.5

AMÉRIQUE LATINE - ANALYSE DU COMPAAZ

Analyse du COMPAAZ



Le commandement des opérations maritimes et de la protection de l'Amazonie bleue (COMPAAZ) basé à Rio de Janeiro, a pour mission de veiller à la sécurité du trafic maritime

et fluvial d'intérêt au Brésil.

Les défis de la sûreté maritime dans l'Atlantique Sud-Ouest : tendances et enjeux

La juridiction maritime brésilienne, souvent appelée l'Amazonie bleue, revêt une importance stratégique et économique, tout comme la célèbre forêt éponyme. La région est riche en ressources naturelles qui, si elles sont exploitées de manière durable, peuvent favoriser un développement économique et social important. Le domaine maritime du Brésil est vital pour l'économie du pays : environ 55 % de la population vit à moins de 150 kilomètres des côtes, 99 % des transmissions de données du pays se font via des câbles sous-marins et 90 % des exportations agroalimentaires sont transportées par voie maritime. Ces chiffres soulignent le rôle essentiel de la sûreté maritime dans le maintien de la croissance économique du Brésil.

Dans ce contexte, la Marine brésilienne, par l'intermédiaire du COMPAAZ, joue un rôle clé dans le maintien de la sûreté maritime. En maîtrisant ses approches, la Marine s'assure en permanence que ses navires et aéronefs sont déployés efficacement, en soutien des autres agences nationales chargées de lutter contre les activités illégales dans les eaux

brésiliennes. Cette coopération est essentielle pour sauvegarder les ressources maritimes du pays et préserver ses intérêts stratégiques.

Cependant, l'Amazonie bleue est de plus en plus menacée par divers problèmes de sûreté maritime.

Parmi les problèmes les plus urgents figurent le trafic de drogue, la contrebande, la pêche INN et le trafic de bois. Ces activités illicites portent atteinte à la souveraineté du pays et nuisent aussi bien à l'économie qu'à l'environnement. Pour lutter contre ces menaces, le Brésil doit relever des défis importants : renforcer les activités de renseignement, favoriser la coopération avec les partenaires nationaux et internationaux, notamment l'industrie maritime, et renforcer les capacités de surveillance du trafic maritime.

Une étape cruciale pour relever ces défis est le développement continu du Système de gestion de l'Amazonie bleue (SisGAAZ), un système technologique de pointe conçu pour surveiller le vaste territoire maritime du Brésil. Cette initiative vise à améliorer la connaissance de la situation, la capacité de détection des navires clandestins et à permettre ainsi des réponses plus efficaces aux menaces maritimes. Le Brésil progresse dans le renforcement de son infrastructure de sûreté maritime, dans le but de maintenir la paix et l'ordre en mer, en harmonie avec les initiatives internationales, telles que la Zone de Paix et de Coopération de l'Atlantique Sud (ZOPACAS).



Le trafic de drogue

Avec la surveillance accrue dans les ports et les aéroports, il a été observé ces dernières années un changement notable dans les modes d'actions utilisés pour acheminer les stupéfiants vers les principaux marchés. Les voies maritimes deviennent prépondérantes et les trafiquants utilisent tous les moyens à leur disposition : des bateaux de pêche, de plaisance voire marchands, avec ou sans le consentement de leurs équipages. Parmi les saisies notables, on peut citer 1,8 tonne de cocaïne trouvée à bord d'un bateau de pêche au large des côtes le 9 mai et 212 kilos de cocaïne découverts par des plongeurs dans les crépines d'eau de mer d'un navire marchand dans le port de Santos le 2 avril. Ces opérations sont le résultat d'enquêtes et de renseignements recueillis par la Police fédérale en collaboration avec la Marine brésilienne.

Contrebande

L'utilisation de petites embarcations pour transporter du matériel de contrebande a diminué en 2024. **La quantité de cigarettes de contrebande saisies est passée de 131 tonnes à 40 tonnes en 2024.** La plupart des marchandises proviennent de pays comme le Suriname et la Guyane et sont acheminées vers la partie nord du Brésil à bord de bateaux de pêche.

Pêche INN

Avec une demande mondiale croissante et les inquiétudes concernant la durabilité des stocks mondiaux de poissons,

la surveillance et l'application des réglementations sur les navires de pêche sont devenues de plus en plus importantes. En Amérique du Sud, **la principale préoccupation concerne l'augmentation de la pêche INN autour des îles Galápagos et dans les ZEE de pays comme l'Argentine et le Brésil.** En terme de lutte contre cette activité, le Brésil s'est doté d'un programme de suivi des navires de pêche par satellite (PREPS) et d'un système qui permet de surveiller la flotte locale. Dans ses efforts pour lutter contre les irrégularités, la Marine brésilienne soutient l'Institut Brésilien de l'Environnement et des Ressources Naturelles Renouvelables (IBAMA) et l'Institut Chico Mendes pour la conservation de la biodiversité (ICMBio), deux agences du ministère de l'Environnement.

Trafic de bois

Le trafic illicite de bois prend de plus en plus d'ampleur et emprunte les voies fluviales et maritimes. Dans la forêt amazonienne des bois de grande valeur sont régulièrement extraits et acheminés le long des principaux fleuves d'Amérique du Sud, vers l'Europe et la Chine. Les trafiquants utilisent des systèmes complexes de falsification de documents des cargaisons pour échapper aux inspections des autorités. **En 2024, les saisies de bois ont totalisé environ 2 266 mètres cubes, soit trois fois la quantité saisie l'année précédente.**



Analyse de l'EMIA¹ Guyane - commandement de la zone maritime Guyane

Les Forces armées en Guyane (FAG) sont réparties principalement sur l'île de Cayenne et à Kourou. Elles comptent près de 2214 militaires et 179 civils de la Défense.

La Marine nationale y est présente avec 112 marins, une base navale implantée à Dégrad des Cannes, deux patrouilleurs légers Guyanais (PLG) et deux vedettes côtières de surveillance maritime de la gendarmerie maritime.

Le niveau de violence observé dans les eaux guyanaises demeure relativement faible. Ce constat ne doit cependant pas masquer la grande diversité des activités illicites qui s'y déroulent et leurs évolutions potentielles. Parmi ces activités, les principales sont la pêche INN, le trafic de stupéfiant et les activités illicites en soutien des filières d'orpaillage. A noter qu'aucune action de brigandage ou de piraterie n'a été constatée.

La lutte contre la pêche INN dans les eaux de Guyane.

La pêche INN demeure un point focal de mobilisation des moyens, stationnés en Guyane, de toutes les administrations concourant à la réponse de l'action de l'Etat en mer. Les opérations menées visent à affirmer en permanence la souveraineté de la France sur ces

eaux en faisant face aux contrevenants quel que soit le niveau d'opposition observé.

La pêche INN est le fait de navires en provenance du Brésil, du Suriname, du Guyana et du Venezuela. Le niveau de violence des équipages de ces bâtiments de pêche, et tout spécifiquement ceux en provenance du Brésil, pouvait être très élevé dans un passé proche. Ces derniers n'hésitent pas à utiliser des armes (tirs, jets de bouteilles de gaz, de planches etc.) à l'encontre des forces de police en mer. Si la tendance est à l'apaisement, il reste toujours des cas sporadiques où la violence est toujours d'actualité. Ainsi, cette année, lors de l'arraisonnement d'un chalutier en flagrance de pêche INN, ce dernier a tenté de se soustraire et a provoqué le retournement de l'embarcation de police, conduisant à la mise en danger de plusieurs personnels.¹³

Ces opérations de contrôle des pêches engagent différentes administrations avec notamment l'implication du parquet de Cayenne dans le cadre du traitement judiciaire. La politique pénale mise en œuvre permet à la fois un message de fermeté vis-à-vis des pêcheurs contrevenants et assure la crédibilité sur le terrain de l'action des forces de police.

¹³ Un marin de l'embarcation de police a dû être réanimé et secouru en mer.

L'apparition de nouveaux flux dans la zone maritime

▪ Le trafic de stupéfiants

L'évolution du trafic de stupéfiants reste particulièrement préoccupant. Faisant face à un marché américain saturé, de nouvelles routes maritimes se sont développées. A titre d'exemple, une opération a été menée au mois d'août et a abouti à une saisie record de 10.5 tonnes de cocaïne sur un navire traditionnel en provenance du Suriname.

▪ Les prospections pétrolières

La prospection pétrolière représente une activité commerciale majeure dans la région, notamment au large du Brésil, du Suriname et du Guyana. La France n'est pas engagée dans cette dynamique

suite au moratoire de la loi Hulot. La non exploitation des ressources, réelles ou supposées, dans les espaces sous-marins sous juridiction au large de la Guyane est une constante.

Toutefois les forces armées en Guyane suivent avec intérêt les différents travaux afin notamment de surveiller tout risque de pollutions aux hydrocarbures sur le territoire ou dans les eaux. L'ensemble de ces activités sont pour le moment sans aucune conséquence sur le plan sécuritaire.

▪ L'orpaillage illégal

L'orpaillage illégal, s'il n'est pas un fait nouveau en soi, induit des flux logistiques maritimes non négligeables et principalement en provenance notamment du Suriname.



4

CHAPITRE

OCÉAN INDIEN

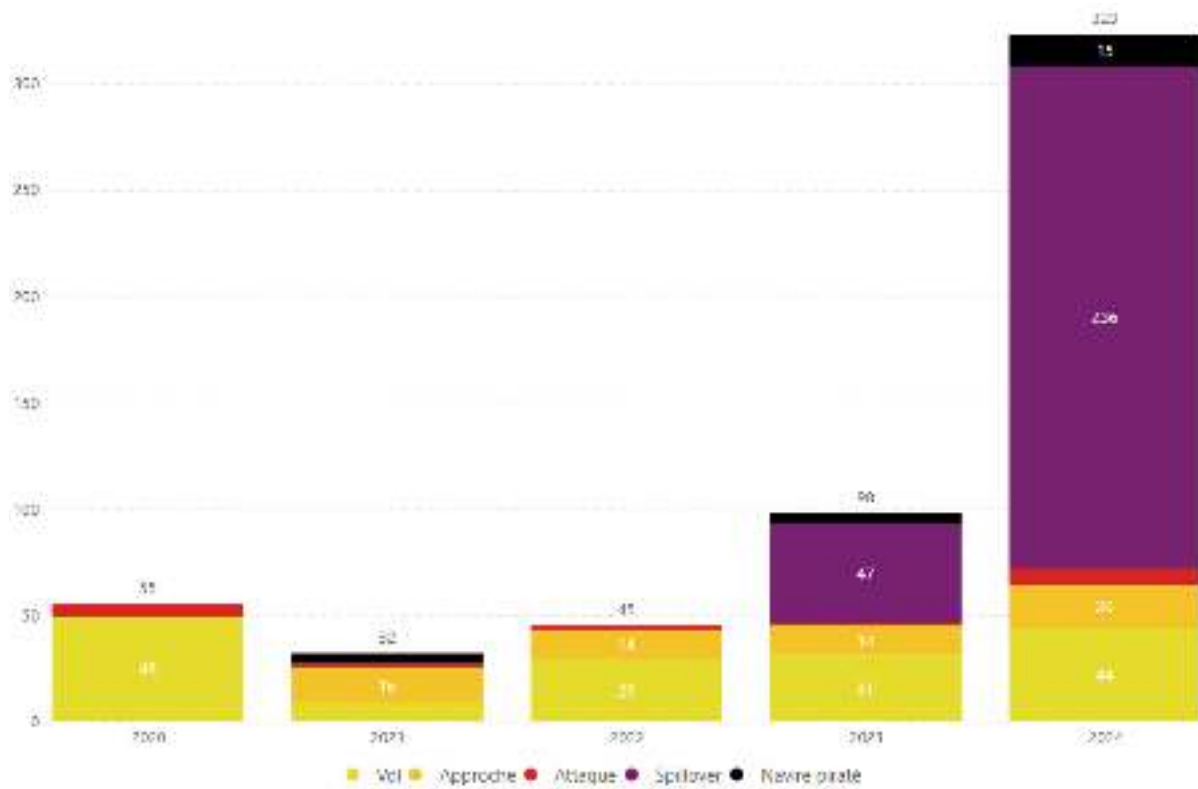




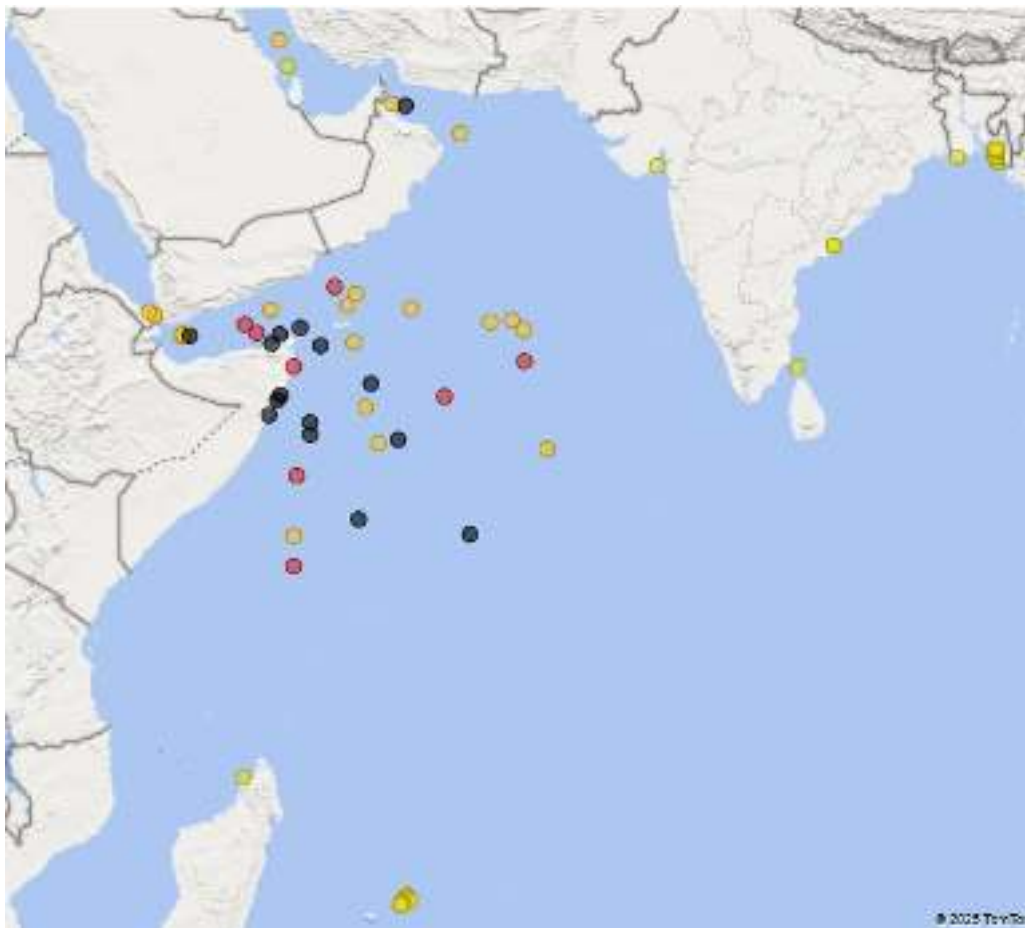


L'océan Indien et tout particulièrement la mer Rouge et le golfe d'Aden sont en proie, cette année, aux événements de débordements de conflits avec en première ligne les attaques houthistes débutées il y a maintenant plus d'un an. **Ils représentent l'écrasante majorité des cas avec 236 événements et 124 attaques à l'encontre de navires.** Dans ce contexte, la piraterie, toujours présente, n'est plus représentative de la dangerosité de la région. Elle représente tout de même un volume de 42 incidents, soit une nette recrudescence depuis l'année dernière. Elle semble tirer profit des désordres générés par les houthistes. Parmi ces incidents, on dénombre **4 prises de contrôle de navires de commerce** : les MV *RUEN* en décembre 2023, MV *LILA NORFOLK* en janvier 2024, MV *ABDULLAH* en mars 2024 puis *MV BASILISK* en mai 2024. Depuis ce dernier incident, la piraterie reste focalisée sur des navires de pêche à proximité des côtes somaliennes et bien souvent impliqués dans la pêche INN.

Océan Indien - événements annuels



Cartographie des événements



4.1

LES HOUTHISTES ET LA MER ROUGE

Une surprise stratégique

« A l'automne 2023, les rebelles houthistes du Yémen surprennent le monde entier en attaquant le sud d'Israël à l'aide de drones et de missiles. Sans succès, ils réorientent alors leurs frappes en ciblant, cette fois-ci, les navires marchands des armateurs occidentaux affiliés à Israël en mer Rouge. Ces frappes sont aussitôt revendiquées comme un soutien armé à la cause palestinienne et aux massacres de la bande de Gaza. Si les houthistes mènent un combat contre « l'alliance américano-sioniste » depuis la seconde Intifada et l'invasion de l'Irak en 2003, leurs attaques en mer Rouge leur permettent de modifier une multitude de rapports de force à différentes échelles géographiques : l'échelle nationale de la guerre civile yéménite commencée en 2014, l'échelle régionale de la guerre des houthistes contre la coalition arabe de 2015, enfin l'échelle mondiale du rapport entre l'isolement du Yémen et l'ouverture forcée à la mondialisation du pays depuis le début du XXème». Dans cette perspective, l'accès à la mer Rouge représente

« une revanche historique et un territoire à conquérir et à défendre. Pour atteindre ce but, les houthistes déploient un récit de résistance yéménite face aux influences étrangères néfastes, illustrées par l'intervention militaire saoudo-émirienne, elle-même dictée par les Etats-Unis et Israël, depuis les bombardements dans la bande de Gaza. Ce récit performatif permet surtout aux houthistes de mobiliser une population excédée par leurs pratiques autoritaires et de les fédérer autour de la cause palestinienne, leurs actions en mer Rouge leur offrent la possibilité d'acquérir la reconnaissance internationale de leur légitimité sur le Yémen et l'obtention d'une rente économique » et d'un levier politique par « la mise en place d'un barrage d'une des routes maritimes les plus empruntées. A terme, la quête de pouvoir effrénée des houthistes positionne la mer Rouge comme leur espace salubre ».

¹ Etude n°118 « les Houthistes et la mer Rouge », étude du Dr Alexandre Lauret, chercheur Afrique de l'Est à l'IRSEM institut de recherche stratégique de l'Ecole Militaire, p. 15 et 159. « Les houthistes tirent leur nom d'une famille clanique, les Al-Houthi, descendante du prophète et héritière de la noblesse déchue de l'imamat. », p. 45.

Des conséquences systémiques sur le trafic maritime.

Aujourd'hui, plus d'un an après l'abordage emblématique par voie aérienne du MV *GALAXY LEADER*², la pression houthiste est toujours aussi prégnante. Les vagues incessantes d'attaques soulignent l'ampleur et l'intensité des menaces auxquelles sont confrontées marines alliées mais aussi et surtout industrie maritime. « *Bien que ces navires soient des cibles civiles, les Houthis n'hésitent pas à les frapper lorsqu'ils ont un lien parfois très ténu avec Israël et ses alliés. L'effet recherché n'est pas tant militaire qu'économique : atteindre de manière détournée les intérêts d'Israël et ceux de ses alliés, en portant préjudice aux systèmes logistiques mondiaux* ».³ Enfin, aujourd'hui, ces attaques ne se limitent plus aux seuls navires de commerce, elles se sont également portées plus récemment sur des navires de guerre sans pour autant parvenir au moindre succès. Les houthistes ont ainsi mené, début décembre, une attaque agrégeant 16 missiles balistiques, 3 drones aériens (UAV) et 1 missile de croisière, à l'encontre d'un convoi d'intérêt américain protégé par les frégates *USS STOCKDALE* et *USS O'KANE*. Attaques repoussées avec succès selon le communiqué officiel d'US CENTCOM avec l'interception de la plupart des munitions.⁴

Depuis le début de l'année, les **houthistes ont lancé environ 700 munitions** (dont environ 40% de missiles balistiques, 2% de missiles de croisière, 56% de drones aériens et 2% de drones de surface) à l'encontre des navires de commerce dès lors qu'ils disposent d'un intérêt israélien ou anglo-américain. Cela s'est traduit par **236 événements sécuritaires** au total (détection d'UAV ou de missiles, interception d'un objet par un moyen militaire, attaque portée sur un navire ou plus directement sur Israël).

Si le nombre d'attaques revendiqué par les houthistes est supérieur à 200, le chiffre réel est selon nos estimations de 124 ciblant autant de navires.

Parmi eux, **27 navires ont été très légèrement impactés** soit après avoir été touchés par un drone, soit sous l'effet des impacts des missiles tombés en mer à proximité. Tous ces navires ont pu poursuivre leur route et n'ont pas eu de blessé à bord. **6 navires ont malheureusement été bien plus gravement touchés avec tout particulièrement 4 marins décédés et un équipage de 25 personnes retenues en otage depuis plus d'un an :**

- Le MV *GALAXY LEADER*, piraté par voie aérienne le 19 novembre 2023 puis détourné vers Hodeïda ;
- Le MV *MARLIN LUANDA*, touché par un missile balistique le 26 janvier. Le pétrolier transportait près de 90 000 tonnes de naphta, produit hautement inflammable. L'impact du missile avait alors engendré un incendie majeur, finalement éteint avec le concours de frégates américaine, indienne et française présentes sur zone ;
- Le MV *RUBYMAR*, touché à la salle des machines par deux missiles le 18 février, finira par couler au large de Mocha, le 02 mars, en déversant plus de 200 tonnes de fuel et près de 20 000 tonnes de phosphates ;
- Le MV *VERBENA* a été ciblé par deux fois et finalement touché par 2 missiles le 13 juin. Le navire a été abandonné par son équipage, qui n'a pas été en mesure d'éteindre l'incendie causé par l'attaque. L'équipage a été recueilli par un autre navire de commerce, et un des marins blessés a été évacué sur une frégate américaine ;
- Le MV *SOUNION* est quant à lui touché par 3 missiles le 21 août, puis quelques jours plus tard saboté à la charge explosive. Le pétrolier transportait à son bord plus de 150 000 tonnes de pétrole. Les opérations d'assistance et de sécurisation auront finalement duré plus d'un mois et auront nécessité une attention constante des frégates de l'opération *ASPIDES*. Dans le cas d'un naufrage du MV *SOUNION*, la marée

² Le MV Galaxy Leader a été abordé par hélicoptère le 19 novembre 2023. Les membres d'équipage ont été libérés le 22 janvier.

³ Assemblée Nationale, avis n° 527 tome 5, projet de loi de finances pour 2025 Défense, préparation et emploi des forces Marine, p. 47.

⁴ Article Lloyd's List « US Navy thwarts latest Houthis attack », 02 décembre 2024

⁵ Sur les 33 navires touchés, la caractérisation des attaques est la suivante : 7 navires touchés par drone de surface – 3 par drone aérien – 11 par un missiles balistiques – 12 impactés à la marge par les effets de souffle à proximité.



Opération de sécurisation du MV Sounion menée par Ambrey, sous la protection des frégates engagées dans l'opération ASPIDES – source Ambrey

noire engendrée aurait été quatre fois plus importante que celle provoquée par l'EXXON VALDEZ en 1989 au large de l'Alaska ;

- Enfin, ces attaques ont également un coût humain avec quatre marins décédés à bord des MV TRUE CONFIDENCE le 06 mars et MV TUTOR le 12 juin.

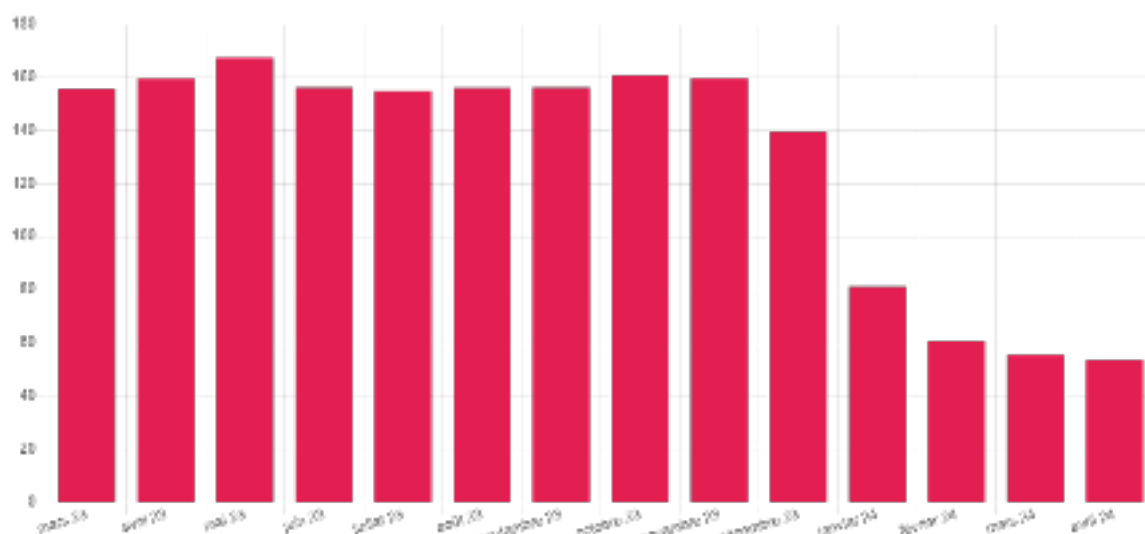
Finalement, l'ensemble de ces données vont dans le sens « d'une précision des attaques houthistes de l'ordre de 7% ».⁶

Les conséquences de ces attaques ne se sont pas

fait attendre dans cette région du monde où le trafic est particulièrement dense. Pour mémoire, les détroits de Bab-El-Mandeb et le canal de Suez sont empruntés chaque année par près de 27 000 navires représentant 15% du trafic mondial et près de 25% du transport par conteneurs et 21% du flux énergétique.

Dans ce contexte d'insécurité, le trafic du canal de Suez s'est effondré de « 66% en tombant de 155,7 à 53,4 millions de tonnes de transit entre mars 2023 et avril 2024 ». ⁷

Transit par le canal de Suez, millions de tonnes



⁶ Article Lloyd's List « Shipping should return to the Red Sea », Richard Meade, 03 décembre 2024, propos du commandant de l'opération ASPIDES.

⁷ Les grands détroits et canaux internationaux dans la géopolitique des mers et océans, un système très hiérarchisé sous tensions multiformes, Géoconfluences, Catherine Biaggi et Laurent Carroué. Les chiffres atteignent 70% pour les portes conteneurs et 100% des transport GNL/GPL.

Le trafic maritime s'est redirigé massivement vers le cap de Bonne-Espérance, ceci sans aucune rupture logistique majeure à déplorer ni même d'impact sur le prix du baril.⁸ En dépit de ce constat d'ensemble d'apparence positif, les implications de ce large détour sont néanmoins bien présentes sur d'autres volets :

- **Un allongement des routes maritimes** : pour une vitesse de 15nd, le trajet est ainsi rallongé de près de 10 jours entre l'Europe et l'Asie.⁹ Cette immobilisation forcée des ressources en mer réduit in fine la disponibilité des conteneurs et des navires ;
- **Une explosion des primes d'assurance** passant de 0,04% à plus de 0,1% de la valeur du navire ;
- **Un effondrement des ressources pour l'Egypte** : les recettes liées au passage dans le canal de Suez sont estimées à 8,6 milliards d'euros, soit près de 10% du budget de l'Etat. Aujourd'hui, le manque à gagner est de l'ordre de 6 milliards de dollars en année pleine ;
- **Un surplus de pollution atmosphérique** représentant une hausse de 26 millions de tonnes de CO² soit une augmentation de 10%. Les dernières estimations de la CNUCED sont de 70% d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre pour un voyage aller-retour

entre Singapour et l'Europe du Nord. Outre l'aspect écologique, cette surémission de CO² est assujettie à une taxe carbone pour les navires de commerce fréquentant les ports de l'UE.

ASPIDES, une opération de l'Union Européenne pour « défendre et aider »¹⁰

Dans ce contexte, l'Union européenne a mis en place l'opération ASPIDES, débutée le 19 février et dont le mandat strictement défensif est de contribuer à la liberté de la navigation, à renforcer la sûreté maritime et à stabiliser les lignes de commerces maritimes. Aussi, si les frégates déployées *« doivent ouvrir le feu, c'est uniquement pour protéger les navires, qui en font la demande, des missiles ou des drones qui sont susceptibles de les atteindre. Il n'est pas question de détruire des objectifs à terre »*.¹¹ **Depuis le début de l'opération 516 navires¹² ont été soutenus et 325 ont bénéficié d'une protection rapprochée (Close Protection).** C'est notamment dans le cadre de ses protections que les frégates engagées dans l'opération ont dû ouvrir le feu plus d'une vingtaine de fois pour protéger les navires ciblés.

⁸ Le surcoût en carburant du détour pour un porte-conteneurs est à peu près équivalent au prix du péage du transit par le canal de Suez : 7 à 10 jours, à 150 tonnes de carburant, à 500 \$/tonne donne un coût de 750 000 \$. Le droit de passage pour un porte-conteneurs de 18 000EVP s'élevait à 800 000 \$ en 2018 (Doceul et Tabarly, 2018). En moyenne, 136 porte-conteneurs empruntent par semaine la route maritime passant par Le Cap contre 40 avant les attaques houthistes.

⁹ Un trajet Asie – Europe via le Cap est de 13800nq et seulement de 10500nq en passant par Suez.

¹⁰ Article Lloyd's List « Shipping should return to the Red Sea », Richard Meade, 03 décembre 2024, citant les propos du commandant de l'opération ASPIDES.

¹¹ Propos du DCOM de l'opération ASPIDES, site du ministère des Armées et des anciens combattants, publication du 03 novembre 2024.

¹² 75% des navires sont affiliés à l'UE via la nationalité des compagnies propriétaires, mais bon nombre d'entre eux disposent d'un pavillon hors UE.

De nombreux enseignements à prendre en compte

Les houthistes disposent d'un stock de munitions important pour lequel ils ont un appui entre autre logistique de la part de l'Iran. Cela se traduit notamment par des attaques massives pouvant compter une dizaine de missiles balistiques à l'encontre d'un seul navire. La récente décrue du nombre d'attaques ne permet pas de remettre clairement en cause ce scénario ;

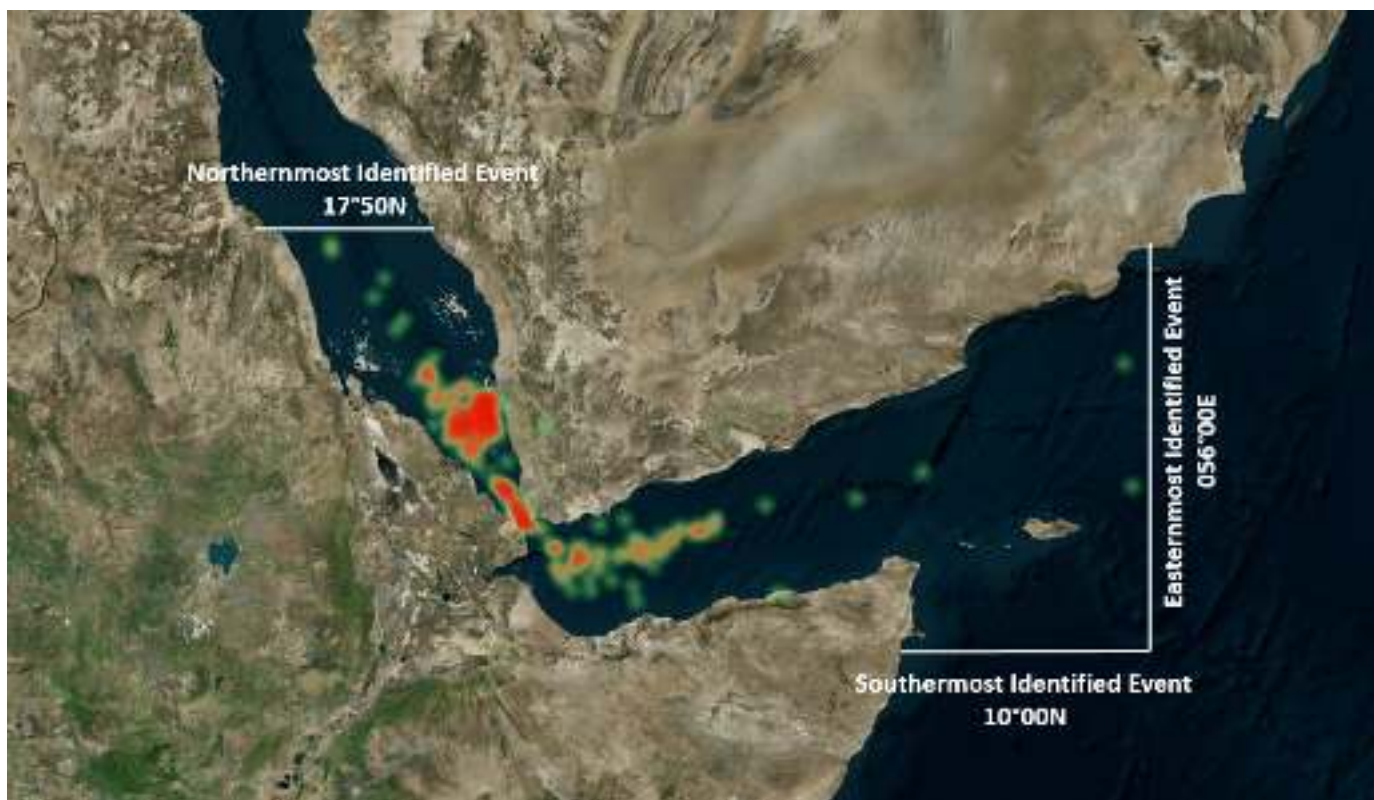
Les modes d'actions déroulés sont relativement complexes avec l'utilisation de drone de surface (USV), de missile de croisière ou encore celle combinée avec à la fois missiles balistiques et drones aériens (UAV). Ces derniers pouvant servir à la reconnaissance et à la désignation d'objectif mais aussi servir en dernier ressort de munition rôdeuse (loitering munition) ;

Un ciblage basé sur l'empreinte numérique de l'industrie maritime : outre l'utilisation de bases de données facilement accessibles et souvent inexactes notamment en ce qui concerne propriété et historique de navigation des navires, les houthistes utilisent également l'AIS comme moyen de ciblage et de guidage. Ainsi, **85%**

des navires attaqués avaient leur AIS en fonction. Lorsque l'AIS est éteint, seul 5% des attaques des navires sont atteints. Pour autant, selon les données de Lloyd's List Intelligence, seulement 5% des navires naviguent avec leur AIS hors fonction. **En conclusion, naviguer avec l'AIS en fonction expose les navires à un plus grand risque ;**

Le périmètre d'action des houthistes s'est également densifié avec l'utilisation de « sonnettes ». Ce rôle est endossé bien souvent par des navires de pêches ou de petites embarcations avec pour objectif de faciliter les opérations de reconnaissance et de guidage mais aussi de relayer des messages de menaces à la VHF ;

Enfin, le champ informationnel est également investi avec de nombreuses campagnes de propagande insidieuse orchestrées par les houthistes. Le nombre d'attaques et par corollaire celui des navires touchés sont systématiquement exagérés. Ainsi, **56 % de leurs revendications sont totalement fausses et 20% partiellement vraies.** Cette désinformation permanente a pour finalité d'intimider l'industrie maritime en biaisant la perception de la capacité offensive houthiste.



Carte de chaleur des attaques houthistes



Surveillance de la situation maritime au sein du Central opération d'une FREMM – source Marine nationale

Perspectives et évolutions du conflit – les Houthises toujours en position favorable

La viabilité du régime houthiste et *in fine* son action en mer Rouge repose sur un triptyque savamment élaboré et reposant sur **une résilience profonde à la guerre** après 20 ans de conflits ininterrompus, **une opinion élargie fédérée** à la lutte pour la défense de la cause palestinienne, **un levier politique sur la scène internationale** pour légitimer leur Etat :

- **Des houthistes face à plus de 20 ans de guerre sans faiblir** : Les houthistes combattent depuis les six « guerres de Saada » (2004-2010) menées à l'encontre du régime de Saleh. La décennie 2010 s'ouvre quant-à-elle sur la révolution yéménite avec une percée houthiste vers la mer Rouge débutée avec la prise de Sanaa en septembre 2014. Elle se poursuit avec la guerre menée à l'encontre de la coalition saoudo-émirat. **En avril 2022**, 1000 milliards de dollars, « 25000 raids aériens et près de 400 000 morts plus tard, l'opération Restaurer l'espoir [de la coalition saoudienne] est un fiasco et l'appareil sécuritaire houthiste n'a jamais été aussi

fort ». ¹⁴ Finalement les « houthistes n'ont fait que se fortifier d'une guerre à l'autre ». ¹⁵ Au-delà de la résilience du régime, les jeunes générations n'auront été confrontées qu'aux horreurs de la guerre et donc sans aspiration naturelle possible à une paix durable ;

- **Fédérer les 30 millions de Yéménites sous leurs coups** : Les houthistes contrôlent désormais 25% du territoire national sur lequel vivent plus de 70% des 30 millions de Yéménites. Pour fédérer la population, ils construisent depuis trois décennies une idéologie basée sur la haine d'Israël et des Etats-Unis avec pour corollaire la défense du Yémen contre l'envahisseur saoudien mais aussi et surtout la défense de la cause palestinienne. Cela a permis de « *reconstruire une base de soutien populaire et de fonder une nouvelle légitimité politique* » ; ¹⁶
- **Une reconnaissance internationale d'un Etat paria, permettant de passer de la visibilité à la négociation politique** : Pour les houthistes, leur reconnaissance par la communauté internationale, passera par une série de négociations avec des états tiers. Cet état de fait a débuté avec la phase de

¹³ Yémen, le tournant révolutionnaire, Laurent Bonnefoy, Franck Mermier et Marine Poirier (dir.).

¹⁴ Etude n°118 « les Houthises et la mer Rouge », étude du Dr Alexandre Lauret, chercheur Afrique de l'Est à l'IRSEM institut de recherche stratégique de l'Ecole Militaire, p.70.

¹⁵ Ibid., p.52.

¹⁶ Etude n°118 « les Houthises et la mer Rouge », étude du Dr Alexandre Lauret, chercheur Afrique de l'Est à l'IRSEM institut de recherche stratégique de l'Ecole Militaire, p.102.

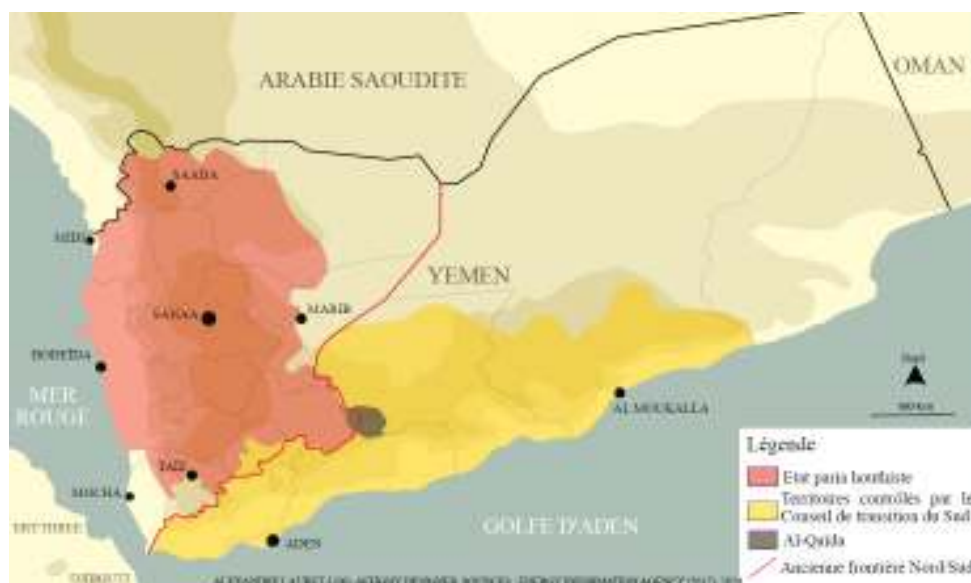
négociation menée en 2022 avec l'Arabie Saoudite, elle se poursuivra en instrumentalisant leur rôle de « coupeurs de route » en mer Rouge. **« La crise de la mer Rouge a donné aux houthistes une position encore plus avantageuse dans les négociations et leur a conféré une nouvelle légitimité internationale ».**¹⁷

*Finalement, « après deux décennies de conflits, les houthistes considèrent la guerre comme un mode de vie et non comme un dernier recours. Ils ont une confiance inébranlable dans leurs capacités ayant passé les neuf dernières années à repousser l'Arabie Saoudite et les Emirats-Arabs-Unis, deux des armées les plus investies de la région. Ils ont le sentiment d'avoir gagné la guerre civile (...) et transformé leur statut de terroriste en interlocuteur politique. Ils ne craignent pas les Etats-Unis (...) et croient avec ferveur que Dieu est à leurs côtés ».*¹⁸

Dans ce contexte, l'un des changements clés permettant d'infléchir la situation actuelle reste l'obtention d'un cessez-le-feu pérenne à Gaza. C'est dans ce cadre que l'un des porte-paroles houthistes, Osama Al Farran, a déclaré et réaffirmé après l'arrêt des opérations au Liban : *«The Yemeni Armed Forces affirm their continued execution of military operations against the Israeli enemy until the aggression ceases and the siege on Gaza is lifted ».*¹⁹

Ce cessez-le-feu a finalement pris effet le 19 janvier 2025 après 15 mois de conflit. Il marque le début d'une trêve de 42 jours, avec pour objectif d'aboutir à l'achèvement définitif des hostilités. Au-delà de l'échange récent de prisonnier, il est prévu un retrait progressif des forces israéliennes et un retour des Palestiniens dans le nord de la bande de Gaza. Pour autant, le Hamas et l'Etat d'Israël ont clairement averti qu'ils se réservaient de droit de reprendre les hostilités si besoin. C'est dans ce contexte que Abdul-Malik-al-Houthi a déclaré le 16 janvier que « les opérations militaires se poursuivront en soutien du peuple palestinien si l'ennemi israélien poursuit l'escalade avant de mettre en œuvre l'accord ».

Si les premiers signes montrent une certaine détente, à l'image de la libération des 25 otages du MV GALAXY LEADER, le 22 janvier, après plus de 430 jours de détention ou encore de l'absence d'attaque en mer depuis celle du MV ANADOLU S, la sécurité en mer Rouge dépendra du retrait des houthistes de leur position offensive. Enfin, la tentation de poursuivre les opérations en cas d'attaque directe sur le Yémen, ou vis-à-vis du levier politique et international qu'elles représentent, pourrait rester bien réelle. Aussi, malgré ce cessez-le-feu à Gaza et avant toute mise en œuvre complète du protocole, rien ne garantit une sécurité de transit pérenne en mer Rouge et à proximité.



Carte « le clivage Nord-Sud » Etude n°118 « les houthistes et la mer Rouge »²⁰

¹⁷ Ibid., p.126.

¹⁸ The Houthis' forgotten war goes global, Geopolitics Yemen, Dr Elisabeth Kendall, 11 janvier 2024

¹⁹ X @BashaReport – 27/11/2024

²⁰ Etude n°118 « les Houthistes et la mer Rouge », étude du Dr Alexandre Lauret, chercheur Afrique de l'Est à l'IRSEM institut de recherche stratégique de l'Ecole Militaire, p.121.

4.2

LE GOLFE ARABO-PERSIQUE

Un espace maritime sous surveillance avec un risque de « blocking & trapping »

Le golfe Arabo-Persique revêt toujours une importance stratégique indéniable avec un flux d'exportation énergétique par voie maritime de près de 35% des exports mondiaux de pétrole brut, 15% de produits raffinés et 12% de gaz naturel liquéfié. Cela se matérialise notamment au niveau du détroit d'Ormuz avec un passage quotidien de 20.9 millions de barils et de 130 navires par jour.²¹ Cet espace maritime reste ainsi sous surveillance avec une circulation maritime qui reste totalement dépendante de la géopolitique de l'Iran et in fine de ses rapports avec les autres acteurs régionaux mais aussi et tout particulièrement internationaux, USA principalement.

Si pour le moment, l'hypothèse d'une fermeture complète du détroit par l'Iran reste hautement improbable, des actions sporadiques ne sont pas exclues notamment à l'encontre de navires ayant un lien avec Israël en cas de prolongement du conflit à Gaza. Aujourd'hui, « l'Iran entretient un climat permanent de tension à partir de ses bases navales de

*Bandar Abbas et Bandar Lengeh sur le détroit, de Jask et Chahbahar à son entrée sur le golfe d'Oman et de ses îles dans le Golfe même. L'Iran a ainsi, ces dernières années, multiplié les arraisonnements et saisies de navires (pétroliers, porte-conteneurs, cargos) dans sa mer territoriale, en violation de leur droit de passage inoffensif ».*²² Aujourd'hui, cet acte désigné par les assureurs maritimes sous l'appellation de « blocking and trapping », a ciblé quatre navires depuis septembre 2022, dont le dernier en date, le MV *MSC ARIES* abordé par les gardiens de la révolution dans la matinée du 13 avril, alors que dans la soirée Téhéran lançait un raid aérien massif à l'encontre d'Israël. L'Iran avait alors évoqué une mise en danger de la navigation provoquée par le navire pour justifier sa confiscation judiciaire. Cette saisie était intervenue quelques jours après une frappe meurtrière imputée à Israël contre une annexe du consulat iranien à Damas le 1er avril et faisant 16 morts. Le MV *SAINT NIKOLA* a également été saisi par les gardiens de la révolution le 11 janvier.

²¹ Données S&P Global, « The Strait of Hormuz : Political violence risks to maritime trade chokepoints », 9 décembre 2024.

²² Assemblée Nationale, avis n° 527 tome 5, projet de loi de finances pour 2025 Défense, préparation et emploi des forces Marine.

4.3

PIRATERIE & BRIGANDAGE

Après plusieurs années relativement calmes, la piraterie semble avoir ponctuellement repris depuis le mois de décembre 2023, période à laquelle le MV *RUEN* s'est fait arraisonner à près de 600nq des côtes somaliennes avant d'être libéré au terme d'une action de la marine indienne. Pour le moment, le phénomène reste bien en deçà de ce qu'il était dans les années 2008 à 2013 où il apparaissait comme endémique. Pour mémoire, l'effondrement de la piraterie avait incité l'industrie maritime à supprimer la High Risk Area (HRA) à compter du 1er janvier 2023.

Les chiffres annuels indiquent, pour le moment, **une franche reprise** par rapport aux années précédentes. Cette année, **plusieurs cas de piraterie ont été enregistrés avec 20 approches suspectes et 22 actes plus concrets** (8 attaques – 14 attaques puis prises de contrôle). Pour mémoire, les chiffres de 2023 étaient de 12 approches suspectes et de 6 actes plus concrets dont la prise de contrôle du MV *RUEN*.

Concernant les 14 attaques puis prises de contrôle, seules trois se sont réellement traduites par une prise de contrôle ou un abordage d'un bâtiment de commerce avec notamment le MV *LILA NORFOLK* ²³ le 4 janvier libéré par la marine indienne, le MV *ABDULLAH* le 12 mars puis le MV *BASILISK* le 23 mai 2024 libéré par une frégate de l'opération ATALANTA. ²⁴ A noter également l'attaque sans abordage de trois navires de commerce, les MV *WAIMEA* le 27 janvier, MV *YAMILAH III* le 21 mars, et MV *CHRYSTAL ARCTIC* le 10 mai.

Les autres cas ont essentiellement concerné des boutres de pêche étrangers dans une logique de protection des ressources locales. En tout état de cause, ces mêmes boutres constituent une réserve de manœuvre non négligeable à partir de laquelle les pirates sont capables de lancer désormais des opérations hauturières pouvant aller jusqu'à 600nq des côtes.

²³ Le navire disposait d'un équipage de 21 personnes. Il a été libéré par la Marine Indienne avec notamment le déploiement de l'*INS CHENNAI*.

²⁴ Les 17 membres d'équipages du MV *BASILISK* ont été libérés par la frégate SPS *CANARIAS* de l'opération ATALANTA le jour même de la prise de contrôle.



Depuis le début de l'année, l'action des marines alliées que cela soit au travers de la coalition CMF, de l'opération EUNAVFOR ATALANTA ou à titre national, a permis de contraindre une nouvelle fois l'action des pirates avec, au cours du premier semestre plus d'une soixantaine de jugés et emprisonnés. Aujourd'hui **plusieurs zones restent sous surveillance, notamment au large du Somaliland, du Puntland et plus particulièrement du Galmudug** où se trouve notamment un des derniers groupes de pirates récemment en activité.

Depuis le MV *BASILISK*, les actes de piraterie se focalisent à nouveau sur les boutres et navires de pêche avec un dernier cas observé le 27 novembre au large de Garmaal. Il s'agissait en l'occurrence d'un navire de pêche chinois, le FV *LIOANING DAPING YU 578* opérant par intermittence dans les eaux territoriales somaliennes. Ce cas, lié à la pêche INN, est à mettre en parallèle de celui survenu au large du Bénin à la même période et démontre une volonté de contrer ce type de pratique qui s'étend désormais aussi

bien aux zones économiques exclusives mais aussi aux eaux territoriales.

Enfin, il est à noter que la plupart des navires piratés, notamment les quatre navires de commerce dernièrement attaqués, ne disposaient pas d'équipe de protection à bord (*PAST – Private Armed Security Teams*). **Ceux au contraire embarquant des équipes adéquates ont pu efficacement dissuader voire repousser les attaques.**

Dans ce cadre, la sélection de ces équipes ne doit pas être prise à la légère. Le respect des normes nécessaires n'est pas uniquement une question de conformité à une quelconque législation, il s'agit de sauvegarder la vie des équipages, des navires et des opérations maritimes. Aussi les aspects de normes ISO 28007, de formation et d'entraînement, de certification des armes, d'historique et de stabilité financière des compagnies sélectionnées sont autant de facteurs à prendre en compte.



4.4

ANALYSE ALINDIEN - MICA IO

Analyse de l'état-major d'ALINDIEN - MICA IO



ALINDIEN est le commandant de la zone maritime océan Indien, sa zone de responsabilité s'étend du sud du canal de Suez à l'ouest et à l'est jusqu'aux limites ouest des eaux de l'Indonésie et de l'Australie.

Il est notamment en charge de contribuer à la sécurité des espaces maritimes et de la conduite des opérations militaires dans sa zone de responsabilité. Il assure également les fonctions de commandant des forces françaises aux Emirats Arabes Unis (COMFOR FFEAU). Il dispose d'un Etat-major Abu Dhabi et commande environ 650 militaires.

L'océan Indien est impacté par un grand nombre de menaces ayant trait à la sûreté maritime : trafics de drogue, d'armes et de personnes, contrebande, pêche illégale, attaques houthistes et toujours une menace prégnante de piraterie.

Cette année, la dégradation du conflit israélo-arabe a engendré **une intensification des activités houthistes**. Les attaques ciblées notamment du MV *MARLIN LUANDA*, MV *RUBYMAR*, MV *TRUE CONFIDENCE*, MV *TUTOR* et MV *VERBANA* démontrent une volonté forte des houthistes d'être des fervents défenseurs de la cause palestinienne. La zone d'attention centrée sur le détroit de Bab-El-Mandeb s'est élargie à l'ensemble de la mer Rouge et du golfe d'Oman. L'emploi, parfois combiné, de missiles

balistiques, de croisière, de drones UAV/USV, fait peser, directement ou par effet collatéral, une menace permanente sur le trafic maritime. Depuis plusieurs mois, ces attaques mettent en péril la vie des marins et constituent une entrave à la liberté de navigation et du droit international. Conséquence directe, le trafic en mer Rouge a chuté de près de 60%.

Lancée par l'Union-Européenne le 19 février 2024 pour protéger le trafic maritime en mer Rouge, **l'opération ASPIDES a permis jusqu'ici de protéger plus de 325 navires de commerce**. Compte-tenu du nombre d'attaques menées par les houthistes il a fallu ouvrir le feu plus d'une vingtaine de fois pour protéger les navires ciblés. Les frégates françaises ne sont pas en reste, présentes dans la zone sans discontinuité depuis le début du conflit. C'est ainsi que, par exemple, la frégate multi missions (FREMM) *ALSACE* s'est illustrée sous le feu dans la nuit du 19 au 20 mars 2024 dans le golfe d'Aden, son convoi étant l'objet d'une attaque de plusieurs drones.

Par ailleurs, comparé aux années précédentes, **le nombre d'incidents de piraterie a augmenté** en 2024. Ces derniers se concentrent majoritairement à proximité de la Somalie. L'instabilité politique, les conditions économiques, ainsi que la densification des routes commerciales sont propices à l'augmentation de cette menace. Parmi les incidents les plus notables :

- **Le MV RUEN a été détourné le 14 décembre** avec ses 18 membres d'équipage. Il a été libéré en haute mer par une action de la marine indienne le 16 mars lors d'une spectaculaire opération qui a conduit à l'arrestation de 35 pirates ;
- Le **MV LILA NORFOLK** a été attaqué le 4 janvier. Le navire et ses 21 membres d'équipage ont également été libérés grâce à l'intervention rapide de la marine indienne ;
- Le **MV ABDULLAH** a été attaqué le 12 mars. Les 23 membres d'équipage ont été libérés le 16 avril, sans doute contre le paiement d'une rançon de plusieurs millions de dollars ;
- Le **MV BASILISK** a été attaqué et détourné le 23 mai à près de 400nm à l'est de la Somalie, puis libéré par l'intervention rapide de la force ATALANTA.

D'autre part, **le trafic illicite**, notamment de drogues et d'armes, **continue de poser un défi significatif à la stabilité régionale**. Les réseaux terroristes et criminels exploitent la situation de chaque pays dans la région pour intensifier leurs opérations. Cette lutte est complexe en

raison de la diversité des routes utilisées et de l'adaptation continue des modes opératoires des trafiquants. La coopération des pays alliés, via notamment les *Combined Maritime Forces* (CMF) et l'opération ATALANTA, permet l'optimisation de l'emploi des moyens navals et aériens déployés.

Enfin, l'actualité impose **une attention particulière de la part des plaisanciers lors des navigations dans les eaux territoriales, notamment en Érythrée et au Yémen**. Dans ce cas, les garde-côtes effectuent systématiquement des contrôles vigoureux avec des ouvertures du feu possibles.

En 2024, les défis sécuritaires persistent en mer Rouge, dans le golfe d'Aden et dans l'ensemble de l'océan Indien. La volatilité géopolitique, avec des exemples récents comme la crise au Yémen et les *tit-for-tats* entre Israël et Iran, est un frein majeur à la sécurité régionale. Si les efforts internationaux pour sécuriser les voies maritimes obtiennent des effets à court terme, la situation reste fragile, avec des impacts potentiels directs sur la sûreté, l'économie, et l'environnement dans cette région stratégique.



4.5

ANALYSE DE COMSUP FAZSOI

Analyse de COMSUP FAZSOI



COMSUP FAZSOI est le commandement supérieur des forces armées françaises de la zone sud de l'océan Indien. Il comprend 2000 militaires et civils de la défense répartis sur deux

emprises principales à La Réunion et à Mayotte. Sur le domaine maritime, il est en charge de la conduite des opérations militaires, de la surveillance des espaces sous souveraineté (3 millions de km² de ZEE), de l'assistance et de la coopération régionale. La présence française dans l'océan Indien est constituée des îles Eparses du canal du Mozambique, des Terres Australes Antarctiques Françaises et par les deux départements et régions d'outremer que sont La Réunion et Mayotte.

La Zone Maritime sud de l'océan Indien (ZMSOI) n'est plus aujourd'hui à la périphérie du monde, avec notamment deux sujets majeurs : la densité du trafic maritime induit par le détournement du flux via le cap de Bonne-Espérance et les enjeux de sauvegarde maritime des territoires français situés en océan Indien :

- La ZMSOI est traversée par de nombreuses voies maritimes en constante mutation. Le canal du Mozambique et la Réunion se situent au cœur

d'un axe vital économique et commercial dont l'évolution aujourd'hui est fortement marquée par la crise en mer Rouge et la diminution du trafic maritime dans le canal de Suez et le détroit de Bab-El-Mandeb. Ce « déroutement du trafic commercial » **se traduit par une multiplication quasiment par deux du nombre de navires transitant dans les ZEE françaises de la région** (île de la Réunion, canal du Mozambique et îles Eparses) ;

- Dans un contexte régional caractérisé par des changements profonds, des périodes d'instabilité récurrente, une forte contestation et une augmentation notable de l'influence des grandes puissances régionales, la préservation des droits et intérêts français dans les espaces maritimes adjacents à La Réunion, Mayotte et dans les Terres australes et antarctiques françaises est cruciale. Dans ce contexte, l'action de l'État en mer fournit un cadre essentiel pour défendre et affirmer la souveraineté de la France dans cette région maritime d'importance stratégique. Elle garantit la sécurité, surveille les activités maritimes, préserve l'environnement, et promeut les intérêts économiques de la France, tout en contribuant à la stabilité régionale.

Trafic illicite de migrants

La lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime à Mayotte est un enjeu majeur de la zone. Le flux de migrants semble se stabiliser depuis l'année dernière. Pour autant, la violence des passeurs s'est accrue avec notamment des manœuvres d'abordage à l'encontre des navires des forces de sécurités intérieures (FSI), génératrices de chavirements, ce qui met in fine en danger la vie des migrants et des agents de l'Etat.

Le flux de migrants en provenance d'Afrique continentale est quant à lui en forte augmentation et reste un facteur de déstabilisation. De nouvelles filières d'immigration illégale se développent notamment en provenance de Tanzanie et de Madagascar.²⁵ Une action combinée sur les plans judiciaire, coopération internationale et action à terre ne permet pas d'endiguer, pour le moment, ce flux. L'année 2024 n'a pas connu d'immigration en provenance du Sri Lanka à destination de la Réunion, mais le risque de reprise du flux ne peut pas être écarté.

Trafics de stupéfiants

La lutte contre les trafics de stupéfiants demeure un axe d'effort permanent dans la région, avec notamment une augmentation très importante des saisies, en 2023, dans la zone sud de l'océan Indien. L'année 2024 est identique avec des saisies records, comme par exemple celle de 1.6 t de méthamphétamines au nord du canal du Mozambique.

La dynamique de reconfiguration des flux semble se confirmer avec des routes de plus en plus sud. Un trafic secondaire irriguant les pays riverains du sud de l'océan Indien a pu ainsi être constaté, avec notamment une saisie de 200 kg à 90nq au large de la Réunion.

Les efforts fournis par l'administration française s'inscrivent dans un cadre de coopération régionale et internationale avec nos alliés, notamment de la CTF-150 et de la mission européenne EUNAVFOR ATALANTA, ainsi qu'avec les pays de la commission de l'océan Indien (Ile Maurice, Comores, Seychelles, Madagascar). L'Etat français est non seulement mobilisé dans cette lutte contre un trafic à l'échelle régionale mais est aussi

confronté à un trafic plus localisé, notamment de « zamal » (cannabis de production locale) vers l'île Maurice.

Pêche illégale, non déclarée, non règlementée (INN)

La surface cumulée de la ZEE française en zone sud de l'océan Indien est équivalente à la surface de la mer Méditerranée. La préservation des ressources marines et la lutte contre la pêche illicite sont des enjeux cruciaux, dans leurs implications environnementales, économiques mais aussi de souveraineté. La surpêche et la pêche illégale menacent non seulement ces ressources vitales, mais elles ont également un impact négatif sur l'équilibre écologique des mers et des océans.

Si les ZEE des Terres australes font l'objet d'une vigilance toute particulière, la situation dans les îles Eparses est une priorité, la zone étant la cible d'incursions de pêcheurs artisanaux de la région. La France déploie ainsi des navires étatiques dans la région, ce qui constitue la première ligne de défense contre la pêche illégale. L'Etat a également renforcé sa politique de contrôle, donnant lieu à de nombreuses saisies de matériel et de produits de la pêche, en collaboration avec le Centre national de surveillance de pêche à Etel (CNSP), la direction de l'environnement de l'aménagement, du logement et de la mer (DEALM) de Mayotte et la direction de la mer sud de l'océan Indien (DMSOI) de la Réunion.

Protection de l'environnement

La ZMSOI abrite une biodiversité unique et fragile, comprenant de nombreuses espèces marines rares et menacées. La politique d'extension des aires marines protégées, notamment avec le projet de réserve naturelle nationale marine des Eparses vise à renforcer la préservation de ces écosystèmes. **La zone concentre actuellement plus de la moitié des aires marines protégées françaises** et pourrait inclure à terme 88% des zones économiques exclusives de la ZMSOI, ce qui constitue un engagement important en faveur de la conservation de la nature et de la durabilité des ressources marines.

²⁵ Migrants en provenance d'Afrique des Grands Lacs et de la Somalie.

4.6

ANALYSE DE CRFIM - MADAGASCAR

Analyse du CRFIM²⁶ – Madagascar

La détérioration de la situation en mer Rouge et dans le détroit de Bab-El-Mandeb demeure le fait marquant de cette année 2024. La réorientation massive du flux maritime vers le cap de Bonne-

Espérance a bouleversé les équilibres en place faisant peser plus de menaces sur les états côtiers se traduisant par exemple par une augmentation du nombre de pertes de conteneurs à la mer au large du Mozambique et de l'Afrique du Sud, des risques accrus de collisions ou de pollutions maritimes.

Piraterie

Les attaques houthistes sur les navires de commerce depuis le 19 novembre 2023 constituent potentiellement une des raisons qui peut expliquer le retour de la piraterie dans le bassin somalien et la mer d'Arabie. En effet, les ressources mobilisées pour contrer la menace houthiste ont contraint, en partie, les forces navales à relâcher la pression sur un phénomène qui avait été fortement contenu pendant de nombreuses années ouvrant ainsi une fenêtre d'opportunité pour les groupes de pirates. Les autres causes favorisant la piraterie, telle la pêche INN, sont toujours aussi prégnantes.

Pêche illégale, non déclarée et non-réglémentée (INN)

La pêche INN représenterait à l'échelle mondiale, jusqu'à 26 millions de tonnes de poissons par an et un préjudice estimé de 11 à 23 milliards d'euros. Il s'agit d'une problématique extrêmement complexe où les

navires profitent des failles dans les réglementations, de l'absence de surveillance et utilisent la menace ou la corruption pour exploiter les ressources marines sans contrainte, mettant en péril la durabilité des écosystèmes océaniques. Les navires de pêche sont par ailleurs utilisés dans le cadre du trafic de drogue et de l'immigration clandestine.

En océan Indien et outre les nombreuses spécificités locales,²⁷ la mer d'Arabie, le bassin somalien ainsi que les hauts fonds du plateau des Mascareignes sont des zones particulièrement propices à la pêche INN en raison de leur éloignement et donc de la difficulté de mettre en place un système de surveillance efficace.

Trafic de stupéfiants

Dans la zone d'intérêt spécifique du CRFIM, le trafic de stupéfiants semble opérer une certaine mutation. Le volume de produits stupéfiants saisis en mer en 2024 est très inférieur à celles des années précédentes. Cette tendance qui se dessine nécessitera une confirmation. Ce phénomène peut s'expliquer par la réduction des surfaces cultivables dédiées au pavot en Afghanistan. Le trafic de méthamphétamine, plus rémunérateur et non-concerné par la répression du régime taliban poursuit quant à lui son augmentation à un rythme régulier.

En outre, la cocaïne est désormais de plus en plus présente en océan Indien. Alors qu'auparavant la région servait de relais entre l'Amérique du Sud et l'Asie, les saisies de détail se sont multipliées indiquant l'apparition d'un marché de consommation local.

Immigration illégale

La Corne de l'Afrique et le Yémen constituent l'un des couloirs migratoires les plus fréquentés et les plus risqués au monde, emprunté par des centaines de milliers de migrants chaque année dans le but d'atteindre les pays du Golfe via le Yémen. Les dynamiques migratoires restent particulièrement complexes et concernent notamment Djibouti, la Somalie, le Yémen et l'Éthiopie mais aussi le Soudan. La péninsule Arabique est également la destination d'un flux migratoire largement en provenance d'Asie : Inde, Pakistan, Bangladesh, Sri Lanka ou encore Népal avec le Sultanat d'Oman comme principale porte d'entrée identifiée.

Plus au sud, le flux en provenance de l'Afrique des Grands Lacs semble s'intensifier avec des populations originaires du Burundi, du Congo ou du Rwanda auxquelles se joignent progressivement des migrants somaliens partant depuis la côte de l'Afrique de l'est, le tout transitant via l'archipel des Comores voire Madagascar.

²⁶ CRFIM : Centre régional de fusion d'information maritime

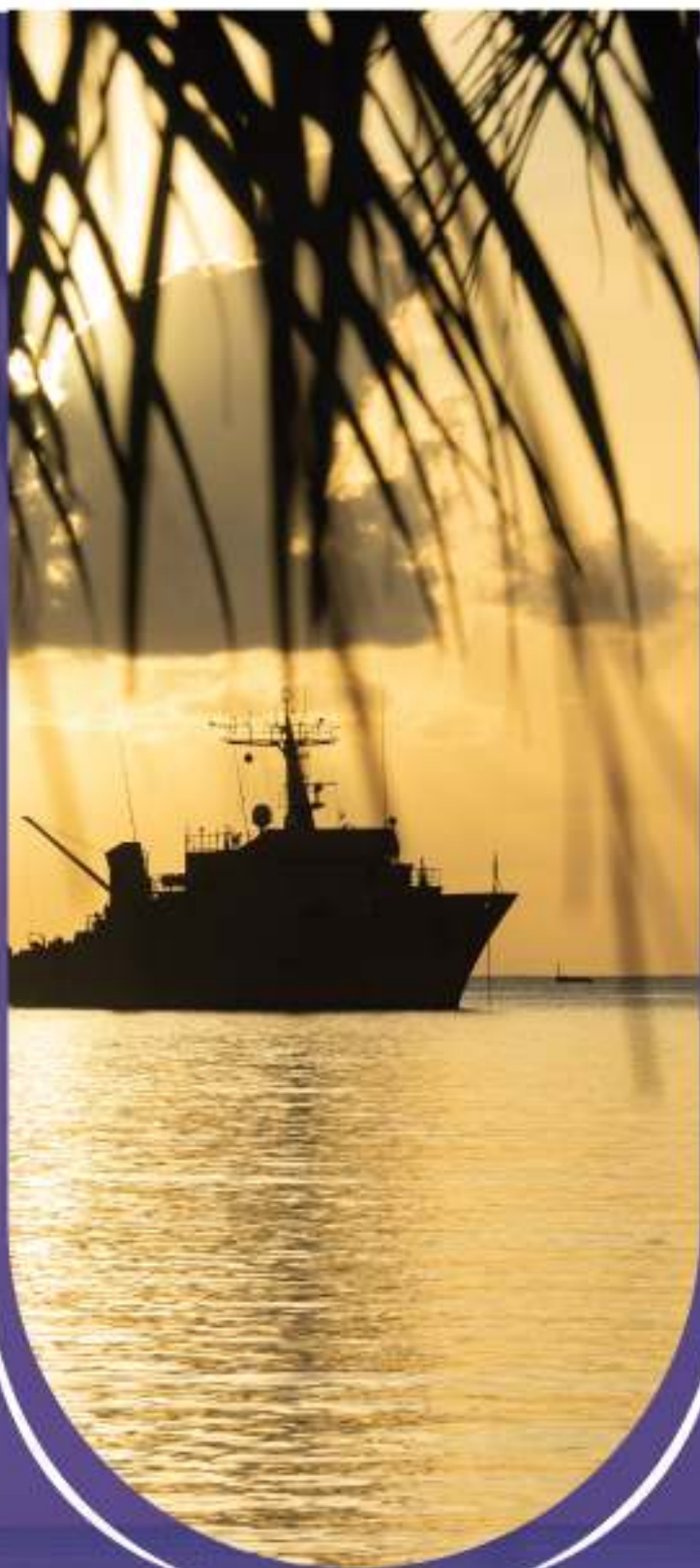
²⁷ Pêche aux ormeaux en Afrique du Sud, pêche à la crevette dans le golfe Arabo-Persique ou encore pêche aux holothuries dans le canal du Mozambique.

5

CHAPITRE

**ESPACE INDO-PACIFIQUE
DÉTROITS D'ASIE
DU SUD-EST & PACIFIQUE**





« Espace aux contours assez mal définis et sujets à diverses interprétations de la part des acteurs qui y accolent des stratégies¹ l'Indopacifique s'est imposé au cours de la dernière décennie comme un enjeu majeur des relations internationales (...), **l'Asie du Sud-Est et son cœur maritime, la mer de Chine méridionale, focalisent l'attention et en composent la centralité stratégique** », ²

« L'Indopacifique est aujourd'hui le théâtre de profondes évolutions stratégiques. La montée en puissance et les revendications territoriales de la Chine, exprimées de façon chaque fois plus appuyée, l'intensification de la compétition sino-américaine, les tensions à la frontière sino-indienne, dans le détroit de Taïwan et dans la péninsule coréenne, modifient les équilibres régionaux et rendent l'équation stratégique plus complexe. **S'ajoutent à cela des menaces transnationales persistantes, telles que la piraterie et le brigandage, le terrorisme, les trafics** (stupéfiants, pierres et bois précieux, espèces protégées, etc.), la pêche INN,

et des crises de prolifération non résolues, ainsi que les conséquences désastreuses du dérèglement climatique, dont les effets se font déjà ressentir en matière de sécurité.

L'Indopacifique est caractérisé par sa dimension maritime. Le transit maritime représente 90% des échanges commerciaux mondiaux, et les océans sont des espaces stratégiques cruciaux pour garantir les approvisionnements commerciaux et énergétiques. Comptant six membres du G20, l'Indopacifique génère aujourd'hui près de 40% de la richesse globale. Selon le FMI, l'Indopacifique pourrait représenter plus de 50% du PIB mondial en 2040, et ses marchés 40% de la consommation globale », ³

Dans cet espace devenu le « nouveau centre du monde » ⁴ de par sa dimension économique et géopolitique, notre bilan se focalisera sur deux espaces bien particuliers, à savoir les détroits de l'Asie du Sud-Est et l'Océan Pacifique en lui-même.

¹ L'Indopacifique recouvre un vaste espace maritime avec principalement les océans Indien et Pacifique. Les frontières exactes restent floues et oscillent des côtes orientales de l'Inde voire de celle de l'Afrique de l'est jusqu'au continent américain.

² L'Indopacifique, des visions plurielles entre convergences et dissonances, Cairn.info, Par Barthélemy Courmont, Éric Mottet et Marianne Péron-Doise.

³ La stratégie de la France dans l'Indopacifique, Ministère de l'Europe et des Affaires Etrangères, 2018. La stratégie française en Indopacifique, lancée en 2018, répond à des enjeux de souveraineté : la France est une nation de l'Indopacifique avec 7 des 13 départements, régions et collectivités d'outre-mer français répartis entre l'océan Indien et le Pacifique Sud.

⁴ « L'Indopacifique – nouveau centre du monde », œuvre de Valérie Niquet, responsable du pôle Asie à la Fondation pour la Recherche Stratégique et de Marianne Péron-Doise est chercheuse à l'IRSEM.

5.1

LES DÉTROITS D'ASIE DU SUD-EST

L'Asie du Sud-Est, concentre l'ensemble des routes maritimes stratégiques entre l'Asie et l'Europe avec une part estimée de 30% du commerce mondial. Ces routes sont notamment vitales pour les acteurs asiatiques, en particulier la Chine au travers de ses importations jugées stratégiques (minerais et pétrole). C'est dans ce contexte que le président chinois Hu Jintao avait évoqué dès 2003 le concept de « *dilemme de Malacca* » faisant ainsi référence à la dépendance de son pays au détroit de Malacca. Cette région clé pour le commerce maritime mondial **est en outre marquée par des périodes de tensions géopolitiques en mer de Chine ou dans le détroit de Taïwan**, ainsi que par **la persistance du phénomène de piraterie et du brigandage dans le détroit de Singapour**, cela sans occasionner de perturbations notoires sur le trafic maritime.

Détroits du Sud-Est asiatique, entre débordement de puissance et piraterie/brigandage

L'Asie du Sud-Est **regroupe deux des points de passage les plus stratégiques pour le commerce mondial avec d'une part les détroits de Malacca et de Singapour et d'autre part celui de Taïwan**.⁵ Ces détroits voient défiler près d'un tiers du trafic maritime mondial conteneurisé et 16 millions de barils

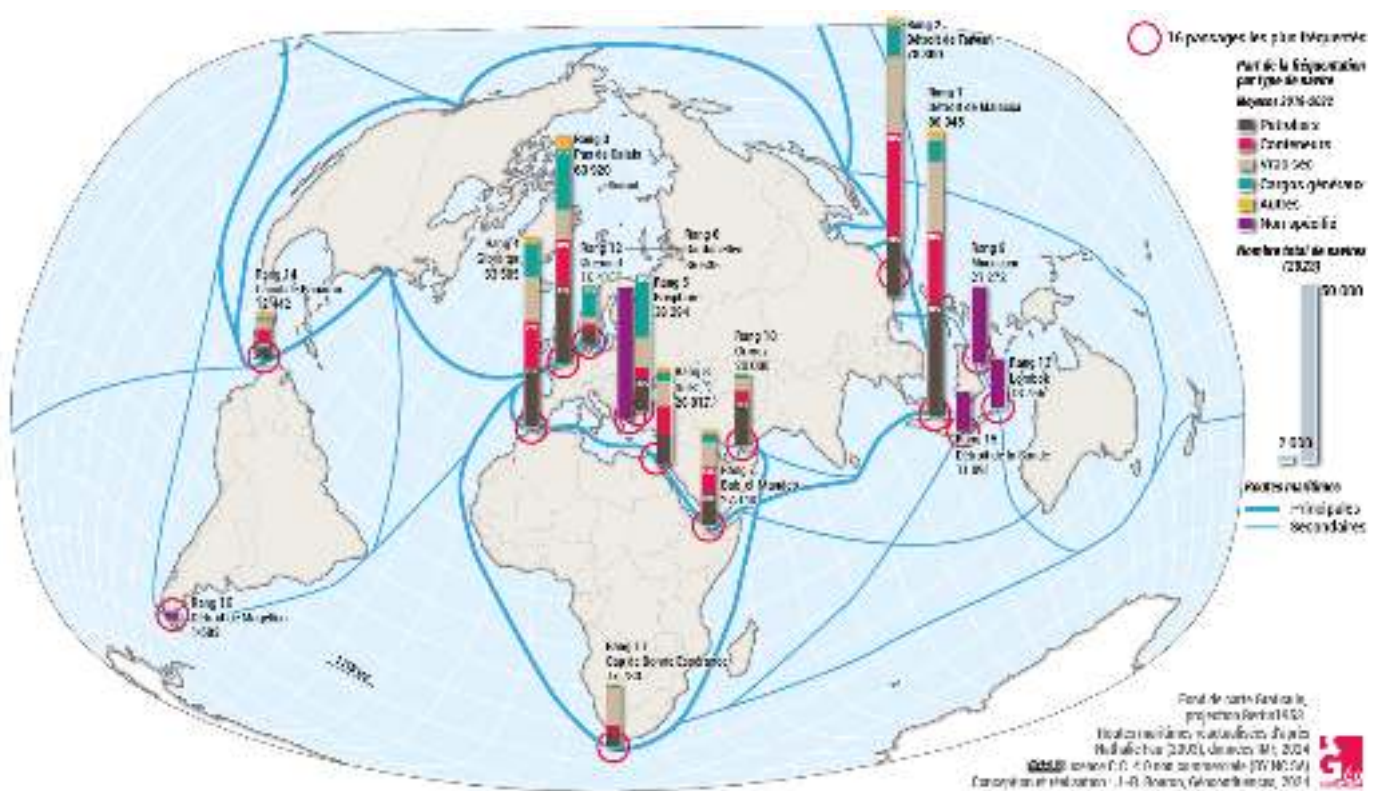
par jour ainsi que 80% de ses flux entrants et sortants de la Chine.⁶ Plus précisément le détroit de Malacca concentre 18,5% des flux totaux avec 80350 navires en transit en 2023,⁷ devant celui de Taïwan avec 18% et 78800 navires. Si ces détroits sont comparables en matière de trafic, les menaces auxquelles ils sont confrontés ne sont pas identiques. Les détroits de Malacca et de Singapour sont toujours en proie aux **événements de « vols, brigandage en mer et piraterie » globalement stables** d'une année sur l'autre (baisse contenue de 6%). Le détroit de Taïwan est quant à lui sujet aux **tensions géopolitiques avec notamment des débordements de puissance réguliers**. Ces deux problématiques n'ayant pour le moment quasiment aucun impact sur le trafic maritime.

Outre ces deux aspects systémiques, **la région reste touchée par le trafic de drogue** avec des répercussions majeures sur certains pays du Pacifique mais aux effets limités sur le trafic maritime, la persistance de certaines activités illicites à **l'image du transbordement d'hydrocarbures en mer** (Shore to Shore utilisé par la « *dark fleet* ») et **enfin la récurrence de la pêche INN** qui reste une problématique mondiale.

⁵ Les détroits de Malacca et de Singapour cumulent 1044km de longueur et celui de Taïwan 180km.

⁶ « Détroits, une géographie sensible » - Détroit de Malacca : vivre au cœur de la mondialisation : épisode 2/4 du podcast Détroits, une géographie sensible | France Culture, Nathalie Fau Professeure de géographie à l'Université Paris –Cité, chercheuse au CESSMA et Christine Cabasset Géographe, enseignante à l'université catholique de Lille et à Science Po Lille, chercheuse associée à l'IRASEC et ancienne directrice adjointe de l'IRASEC entre 2018 et 2022.

⁷ S&P Global Intelligence avance quant à lui 138 183 transits au cours des 12 derniers mois précédant le 1er octobre 2024, soit une moyenne de 379 transits par jour. 30% des marchandises échangées dans le monde passent par le détroit de Malacca.



La fréquentation des passages maritimes stratégiques et types de cargaison en 2023 ⁸

L'année 2024 a également été marquée par l'émergence d'un nouveau type d'usurpation d'identité dans la partie nord-est de la mer des Natuna. De nombreux signaux AIS provenant de navires supposément mis hors service ont été détectés, sans qu'aucun navire ne soit physiquement présent. A noter que cette région est fréquemment touchée par des nappes d'hydrocarbures, vraisemblablement dues à des opérations non autorisées de transbordement en mer de carburants potentiellement sous sanctions.



Carte de chaleur – saisies de produits stupéfiants – source ALPACI



Carte de chaleur – usurpation AIS – source ALPACI

⁸ Les grands détroits et canaux internationaux dans la géopolitique des mers et océans, un système très hiérarchisé sous tensions multiformes — Géoconfluences, Catherine Biaggi et Laurent Carroué, publié le 10 juin 2024.

Les détroits de Taïwan

Les tensions géopolitiques en mer de Chine et tout particulièrement dans le détroit de Taïwan tendent à se multiplier ces dernières années. Dans certains cas ces tensions se matérialisent sous la forme d'exercices militaires d'ampleur et de façon plus courante par un contrôle prononcé de certaines activités commerciales (pose de câble) afin de marquer la souveraineté revendiquée par les deux rives du détroit.

En ce qui concerne le volet militaire, la Chine a organisé trois exercices d'ampleur depuis le mois d'août 2022 dont l'exécution se traduit bien souvent « comme un avertissement, voire une sanction »⁹ à l'encontre de toute ingérence ou posture ouvertement indépendantiste de la part de Taïwan. Le premier exercice est ainsi intervenu après la courte visite de la présidente de la Chambre des représentants des Etats-Unis Nancy Pelosi, première visite d'un haut responsable américain en 25 ans. Le 2^{ème} exercice, baptisé JOINT SWORD 2024A, s'est déroulé après l'investiture du nouveau président taïwanais Lai Ching-te, et le dernier s'est déroulé quant à lui le 14 octobre, à la suite de certains propos tenus

par le président taïwanais lors de la fête nationale. D'après les autorités taïwanaises, la Chine avait alors déployé, sur la seule journée du 14 octobre, près de 125 avions de combat et 17 navires de guerre en neuf positions distinctes autour de l'île. A noter que les forces navales chinoises ont également conduit une manœuvre similaire mi-décembre, à moindre échelle, dans le détroit de Miyako.

Si la liberté de navigation n'est nullement remise en question, la méconnaissance de telles activités peut surprendre et amener à une certaine confusion à bord des navires civils. Cela a notamment été le cas pour un navire câblé opérant bien au large de l'île de Taïwan et se retrouvant de fait dans une des zones où se déroulait l'exercice SWORD 2024B.

Enfin, les revendications maritimes au cœur de la Chine méridionale, tout particulièrement en ce qui concerne l'exploitation pétrolière et gazière, peuvent induire des contrôles plus ou moins ostensibles des gardes-côtières, tout particulièrement pour les navires opérant sur les fonds marins.



Les manœuvres chinoises autour de Taïwan depuis 2022
source China News Agency (CNA)/Les Echos¹⁰

⁹ Propos tenus par Alexandre Gandil, chercheur spécialiste de Taïwan au Centre d'Etudes sur les Relations Internationales (CERI) de Sciences Po et auteur de « Kinmen, un archipel entre Taïwan et la Chine » (éditions Karthala).

¹⁰ La Chine riposte au président taïwanais avec des exercices militaires grandeur nature | Les Echos
Géoconfluences, Catherine Biaggi et Laurent Carroué, publié le 10 juin 2024.

Les détroits de Malacca et de Singapour – Piraterie et brigandage

La problématique concernant les détroits de Malacca et Singapour est tout autre, « **la piraterie et le brigandage y sont endémiques depuis le premier millénaire (...) Ils se sont néanmoins multipliés à partir des années 1980** »,¹¹ période correspondant à une expansion économique rapide de la région et à une augmentation du trafic maritime. Cette récurrence des incidents est également portée par la conjonction de plusieurs facteurs :

- **Fragmentation du territoire indonésien** avec plus de 17000 îles favorisant de fait la dissimulation des groupes de pirates et de brigands ;
- **Ambiguïté de souveraineté maritime, notamment entre la Malaisie, Singapour et l'Indonésie**, compliquant poursuite et arrestation des groupes de pirates ;
- **Intensité du trafic maritime, le détroit de Malacca est le plus fréquenté au monde avec aujourd'hui près de 85000 navires par an** (60 % du trafic maritime mondial, 40 % du trafic des pétroliers et 25% des porte-conteneurs) ;¹²
- **Etranglement du trafic avec une configuration géographique du détroit** impliquant embouteillage et réduction d'allure. **Les endroits les plus resserrés étant les plus vulnérables notamment le canal Philip** (800m de large par endroits) qui s'étend entre Singapour et les îles Riau (Indonésie). Les cibles d'opportunité se multiplient et facilitent l'action des groupes de pirates.

Avec 102 événements « vols, brigandage et piraterie en mer » (TRAPS) recensés, la situation sécuritaire sur l'ensemble de la zone se stabilise (baisse contenue de 2%) et se rapproche de sa moyenne à 10 ans (94 événements /an). La situation reste ainsi bien éloignée des pics d'activités observés dans les années 2000 (242 événements dont 75 dans le détroit de Malacca et 5 dans celui de Singapour) ou encore plus récemment 2015 (173 dont 100 dans le détroit de Malacca et 9 dans celui de Singapour).¹³

Comme depuis maintenant plusieurs années, le brigandage reste la menace la plus répandue dans la zone et **plus spécifiquement dans le détroit de Singapour où se concentrent 62% des événements**, notamment dans le *Phillip Channel*¹⁴ (80%) et sa partie est (10%). **Le détroit de Malacca est quant à lui préservé** avec un seul événement enregistré.

Les autres zones impactées sont essentiellement localisées en Indonésie avec 24% des événements (mouillage au large des principaux ports **de l'île de Sumatra** : Dumai, Panjang, Kuala Tanjung, Balawan, **de l'île de Bornéo** : Balikpapan ainsi sur **l'archipel de Riau** : Batam), et dans une moindre mesure les Philippines (4% Manille) et la Malaisie (2%).

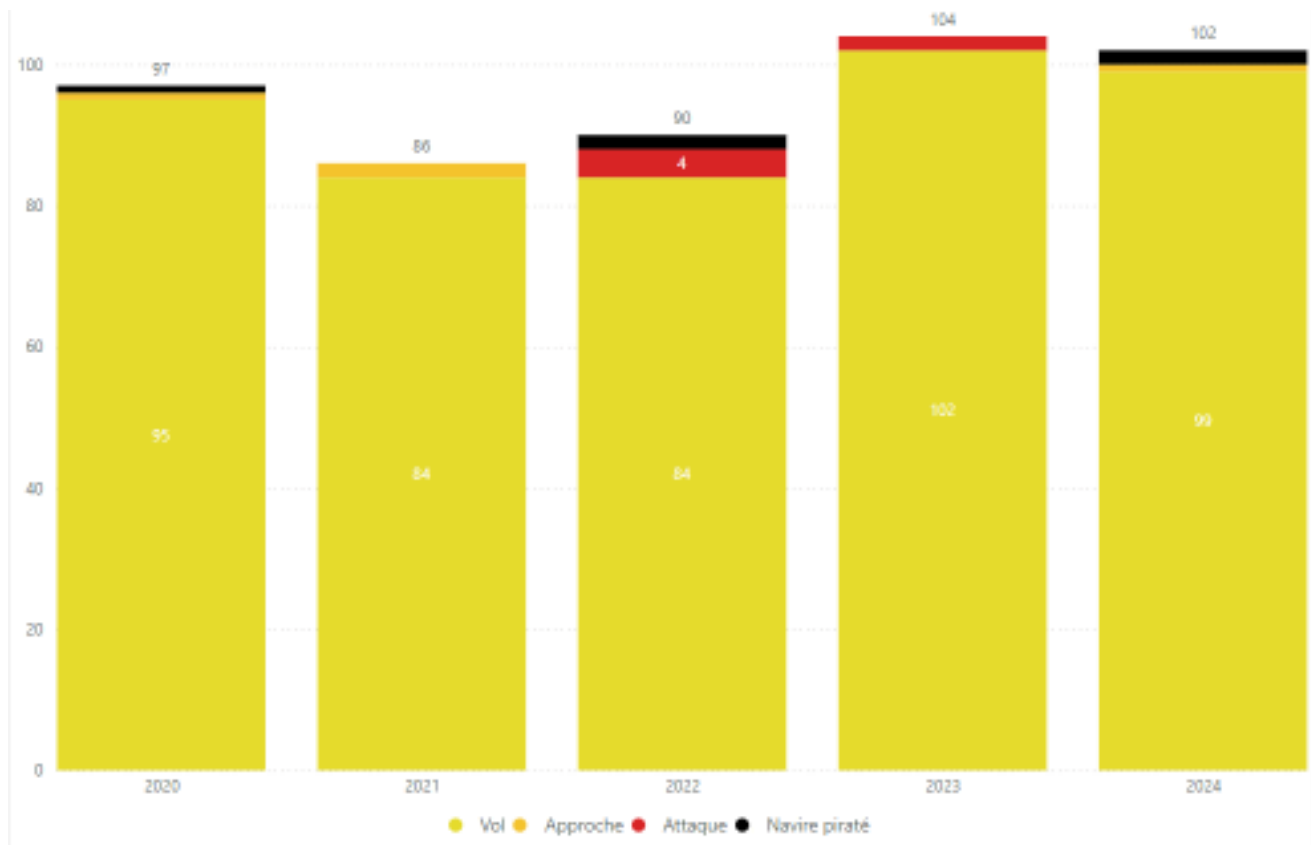
¹¹ Les détroits de Malacca et de Singapour – Etats côtiers et Etats utilisateurs – Etudes Internationales – Peter J. Rimmer

¹² Les grands détroits et canaux internationaux dans la géopolitique des mers et océans, un système très hiérarchisé sous tensions multiformes — Géoconfluences- Catherine Biaggi et Laurent Carroué, publié le 10 juin 2024.

¹³ Malacca : les pirates du détroit, Éric Frécon et Henri Grant, Permanence et mutations de la piraterie dans le monde en 2015, IHEDN.

¹⁴ *Phillip Channel et East TSS – East bound*

Nombre d'événements



Comme lors des années précédentes, les actes de brigandage se font par opportunisme et sont réalisés majoritairement sur des navires en route et essentiellement de nuit (95%) par groupes de 4 à 6 brigands à l'aide de sampans.

Ces derniers sont très souvent armés (50% des cas) dans le but d'intimider et menacer les équipages sans pour autant aller à l'affrontement (seulement 4% des événements observés relatent des blessés). Les confrontations restent rares et les voleurs quittent en général le navire dès qu'ils ont été détectés. Deux uniques cas de vol avec séquestration ont eu lieu en 2024 au sud de l'île de Bornéo sur des remorqueurs avec barge (2 février 2024 et 22 septembre 2024). Les équipages ont été retenus captifs durant plusieurs heures avant d'être relâchés.

Les navires les plus touchés sont majoritairement des vraquiers (62%), des pétroliers (14%) ainsi que des barges tractées par remorqueurs (12%). Vitesse et franc-bord faibles sont toujours des facilitateurs.

Enfin, les vols se focalisent sur les pièces de rechange ou des consommables situés dans la salle des machines, des vols de ferraille ou d'autres biens transportés par barge voire les objets de valeur des équipages.

Dans tous les cas, les actes de brigandage opérés dans le détroit de Singapour et dans les mouillages de la région ne présentent aucun risque de perturbation du trafic maritime. Enfin, la menace d'un « terrorisme maritime » au cœur des détroits malais, en particulier dans les mers de Sulu et Célèbes, reste en l'état peu probable.



Localisation des événements en Asie du Sud-Est



Localisation des actes dits « TRAPS » dans le détroit de Singapour



5.2 ANALYSE DE L'IFC SINGAPOUR

Analyse de l'IFC Singapour¹⁵

Le centre de fusion des informations (IFC) de Singapour a observé, cette année, par rapport à 2023, une légère augmentation du nombre total d'incidents de sûreté maritime (*maritime security* - MARSEC) signalés dans sa zone d'intérêt.¹⁶ Quatre¹⁷ des huit catégories MARSEC¹⁸ suivies par l'IFC ont enregistré une augmentation du nombre d'incidents, probablement en raison du renforcement des efforts de surveillance et de contrôle menés par les autorités mais également de l'augmentation du coût de la vie qui a pu pousser certaines personnes à recourir à des moyens illégaux pour compléter leurs revenus. Néanmoins, le nombre d'événements sécuritaires, appartenant aux deux catégories clés que sont « **vols, brigandage et piraterie en mer** » (TRAPS) et « **immigration illégale** » (IHM), ont enregistré une baisse

Vols, brigandage et piraterie en mer (Theft, Robbery, and Piracy at Sea - TRAPS).

Le nombre de ces événements a diminué d'environ 4 %¹⁹ par rapport à 2023. Cette baisse, bien que modeste, représente une rupture par rapport à une tendance haussière initiée en 2021. Cela est principalement dû aux efforts de coopérations entre les autorités régionales et la communauté maritime.

Dans l'ensemble, **cette criminalité maritime est largement attribuée à une petite délinquance**, la plupart des malfaiteurs prenant la fuite dès qu'ils sont repérés. En effet, le nombre d'incidents impliquant

une confrontation est passé de 23 % (en 2023) à 18 % (en 2024), tandis que ceux impliquant des blessures ou des décès ont chuté de 70 %.

Les vraquiers, les pétroliers et les remorqueurs et barges restent **les types de navires les plus ciblés en raison de leur faible franc-bord et vitesse**, qui les rendent plus vulnérables aux tentatives opportunistes.

Le détroit de Singapour est resté la principale zone de préoccupation de l'IFC. En dépit d'une légère diminution d'environ 5 % du nombre d'incidents dans le détroit par rapport à 2023 (66 incidents), **le nombre global reste encore élevé cette année (63 incidents)**. Dans ce contexte, les navires en transit et les autorités régionales doivent continuer à coopérer afin d'améliorer davantage la sûreté maritime du détroit et de la région. La plupart de ces incidents se sont produits plus précisément dans le Phillip Channel, où les navires sont généralement à plus faible vitesse, ce qui les rend vulnérables aux attaques.

Contrairement à ce qui a été observé depuis le début de l'année, la tendance s'est inversée au dernier semestre et le nombre d'incidents est reparti à la hausse. Cela est imputable à la conjonction de deux facteurs qui ont impacté les populations : les effets de la mousson et de divers typhons qui ont affecté les rendements de la pêche et la perspective des festivités de fin d'année qui ont favorisé la petite délinquance dans les eaux côtières.

Immigration illégale (Irregular Human Migration - IHM).

Le nombre d'incidents « IHM » signalés a diminué de 46 % en 2024 par rapport à 2023. Cela est dû à la forte réduction des flux en provenance de la Birmanie et du Bangladesh et à un meilleur contrôle de la part des autorités. Comme les années précédentes, le deuxième semestre a enregistré une baisse du nombre d'incidents en raison des mauvaises conditions météorologiques de juillet à novembre.

La Malaisie reste le pays le plus impacté par l'immigration illégale, de nombreux travailleurs migrants étant attirés par les nombreuses opportunités d'emploi offertes par

une économie dynamique.

Les flux liés à l'immigration illégale s'articulent autour de trois itinéraires clés, représentant au total près de 68 % de tous les incidents signalés dans la zone d'intérêt de l'IFC. Le premier relie l'Indonésie à la Malaisie, le second de la Birmanie et du Bangladesh à la Malaisie et l'Indonésie et le dernier des Philippines à la Malaisie.

L'IFC estime que le déplacement des minorités, les conflits entre États, la guerre civile, la violence communautaire, les phénomènes météorologiques extrêmes et l'insécurité économique continueront à être à l'origine des incidents IHM dans la région.

¹⁵ Les données présentées sont issues de la période allant du mois de janvier à celui de novembre.

¹⁶ La zone d'intérêt de l'IFC (Area of Interests) s'étend de l'océan Indien à l'Asie du Nord et jusqu'à la pointe nord de l'Australie.

¹⁷ Contrebande, pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), cybersécurité et sécurité environnementale.

¹⁸ L'IFC surveille 8 catégories liées à la sûreté maritime (MARSEC) : (1) Vol, brigandage et piraterie en mer (TRAPS), (2) Terrorisme maritime (MT), (3) Incident maritime (MI), (4) Pêche illicite, non déclarée et non réglementée (IUUF), (5) Contrebande (CS), (6) Migration humaine irrégulière (IHM), (7) Sécurité environnementale (ENVSEC) et (8) Cybersécurité (CYBSEC).

¹⁹ Le nombre de cas enregistré par l'IFC Singapour est légèrement différent de celui du MICA Center.



5.3 OCÉAN PACIFIQUE - ANALYSE ALPACI

Analyse de l'état-major ALPACI¹



L'Océan Pacifique Nord

Cet océan se caractérise par une configuration géographique mettant face à face les trois grands compétiteurs mondiaux

que sont la Chine, les Etats-Unis et la Russie, trois puissances nucléaires disposant de marines de premier rang. Il représente également une des premières zones d'échanges commerciales au monde, avec notamment un certain nombre de routes maritimes stratégiques (SLOC : Sea Lines Of Communication) reliant les façades maritimes de l'Amérique du Nord et de l'Asie Orientale. La présence de rivalités historiques ou locales ainsi que l'irrédentisme et la tentation de la territorialisation des espaces maritimes en font malgré tout un environnement sous tension.

Le Pacifique Nord n'est pas l'espace le plus favorable au développement d'une criminalité maritime. L'absence de point d'appui, la rareté des terres et l'existence de forces de gardes-côtes des deux côtés de l'Océan en sont les raisons principales. Pour autant, le transport de produits stupéfiants via le « rip on - rip off » reste tout de même présent. Un autre trafic est également présent avec celui de composés chimiques (précurseurs) en provenance d'Asie et à destination des Etats-Unis. Ces produits sont notamment à l'origine de la crise des opiâcs frappant l'Amérique du Nord. Enfin, une partie de ces drogues de synthèse est également réinjectée dans le circuit du trafic maritime.

Deux zones retiennent l'attention de l'état-major ALPACI en particulier, d'un point de vue shipping :

- **La mer de Chine méridionale** : « point chaud » des relations internationales depuis une dizaine d'années, opposant le géant chinois à ses voisins vietnamiens, philippins et indonésiens, elle n'en reste pas moins un axe majeur du commerce maritime international avec un tiers du trafic global. La France, attachée au principe de liberté des mers, y patrouille annuellement pour rappeler son engagement au regard du droit de la mer, incluant ponctuellement le passage du détroit de Taïwan ;
- **La mer de Chine orientale** : aux portes de la Chine, de la péninsule coréenne et du Japon, la mer de Chine Orientale prolonge le corridor de navigation commerciale et concentre également une partie du jeu géopolitique mondial. Afin d'assurer la sécurité et la sûreté maritime régionale, la France contribue à l'opération de contrôle des importations par navire vers la Corée du Nord. Chaque année un aéronef et un bâtiment de la Marine nationale participent ainsi à l'*enforcement coordination cell* (ECC), sous mandat de l'ONU, pour détecter et reporter les transbordements illégaux au large.

Entre Hawaï et la côte mexicaine la présence française est assurée par son atoll de Clipperton, récemment renommé « île de la Passion ». Bien qu'inhabité, ce bout de territoire national fait l'objet de passages réguliers de bâtiments de la Marine nationale. La contribution de la flotte sous pavillon français est également à saluer, avec un report spontané par un armement français d'une observation d'un mouvement d'hélicoptère autour de l'atoll, qui a permis de procéder à une levée de doutes depuis les Forces armées en Polynésie Française.

L'Océan Pacifique Sud

Cette partie de l'océan Pacifique ²⁰ est relativement épargnée par les soubresauts géopolitiques qui agitent le reste du théâtre. L'industrie maritime y est présente en raison des nombreux débouchés économiques, principalement constitués de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Enfin, les grands travaux de pose de câbles sont révélateurs de la volonté des nations mais aussi des BATMMAAN²¹ d'éviter les zones de crise, et de saisir l'opportunité que représentent les États insulaires du Pacifique de devenir des hubs de connexion ou encore des centres de travail « *follow the sun* ».

Les activités illicites en mer, si elles ne menacent pas directement la communauté maritime, prospèrent compte tenu de l'immensité des surfaces à surveiller. **Dans le Pacifique Sud, elles concernent essentiellement le narcotrafic transocéanique** (de l'Amérique latine vers l'Océanie en suivant les alizés) **et la pêche INN,**

qui crée un manque à gagner important pour les États côtiers et peut, au-delà, menacer l'intégrité et l'efficacité des administrations maritimes concernées (corruption, achat de licences sans contrôle...). La France y travaille à développer un réseau de gardes-côtes, initiative visant à augmenter la sécurité et la sûreté maritimes de ses voisins insulaires.

Une autre ligne de fracture régionale se construit autour de la pratique du *deep sea mining*. La France a pour sa part fait le choix de la protection de ses grands fonds marins, privilégiant l'exploration à l'exploitation. Des missions IFREMER sont ainsi prévues dans le cadre du projet France 2030 afin de « mieux connaître pour protéger » sa ZEE. Elle renforce par ailleurs ses moyens et capacités, avec l'accueil d'une nouvelle génération de patrouilleurs outre-mer et d'aéronefs de patrouille et de surveillance maritime.

Enfin la problématique des nouveaux loisirs nautiques tels que les sous-marins privés impose de produire une réglementation adaptée afin de limiter les risques liés à ces pratiques en développement. Cette problématique est d'autant plus critique compte tenu de l'accident récent du sous-marin *TITAN*, disparu le 20 juin 2023 près de l'épave du *TITANIC*.

²⁰ Arbitrairement fixée à droite du méridien 180 et sous l'équateur.

²¹ 7 magnifiques US y compris BROADCOM

5.4 ANALYSE FANC

Analyse de l'état-major FANC²²



L'année 2024 aura été marquée par la grave crise qui a secoué la Nouvelle-Calédonie à partir du 13 mai. **Si les violences ne se sont pas étendues en mer, la crise a eu un impact direct sur l'activité**

maritime internationale et locale. S'agissant des liaisons internationales, le trafic des minéraliers a chuté du fait des blocages et fermetures des mines, les escales de croisière ont cessé. Autour de la grande terre, la voie maritime a été une solution extrêmement précieuse pour garantir les mouvements de personnes et de fret alors que les axes routiers étaient bloqués. Par exemple, pendant quelques semaines, le personnel de l'hôpital n'aurait pas pu être relevé sans vecteurs maritimes.

La zone maritime Nouvelle-Calédonie s'étend sur le quart sud-ouest du Pacifique, elle couvre l'est de l'Australie et la majeure partie des Etats insulaires du Pacifique. Elle est traversée à l'ouest par un trafic commercial entre l'Asie et les grands ports australiens et néo-zélandais. **Elle connaît une forte reprise du trafic de croisière depuis 2022**, les lignes s'étendant d'ouest en est de l'Australie aux Samoa, en passant par le Vanuatu et la Nouvelle-Calédonie. La pêche aux thons y est permanente, tantôt au sud tantôt au nord de la zone suivant les saisons. Elle comprend deux vastes ZEE françaises, celle de Nouvelle-Calédonie et celle bordant Wallis et Futuna. Cette surface et les élongations associées²³ constituent des paramètres fondamentaux pour appréhender les enjeux de sécurité et sûreté maritime.

Lutte contre la pêche INN

Près de 55% des stocks mondiaux de thons sont localisés dans l'océan Pacifique central et occidental. La *Western and Central Pacific Fisheries*

Convention (WCPFC) assure la gestion de cette ressource convoitée. Plus de 60% des navires de pêche présents au large des deux ZEE françaises battent pavillon chinois, près de 20% pavillon fidjien.

Aucun armement de pêche ne dispose d'une licence en ZEE Wallis et Futuna et seuls 14 pêcheurs calédoniens sont autorisés à pêcher en ZEE Nouvelle-Calédonie.

La capacité des États de la région à contrôler les activités dans leurs eaux sous souveraineté ou sous juridiction étant très variable, le Forum des Etats insulaires du Pacifique (EIP) s'appuie sur une agence spécialisée basée à Honiara (Salomon), la *Forum Fisheries Agency*. La FFA coordonne régulièrement des opérations de surveillance des pêches dans les ZEE de ses membres et en haute mer. **La France avec les autres membres du Pacific-QUAD²⁴ s'y associent en apportant une contribution déterminante.** Cette action globale renforce la souveraineté des EIP sur leurs ZEE et contribue à prévenir d'éventuels débordements d'activités de pêche INN dans les ZEE françaises.

Les moyens navals et les Gardiens de surveillance maritime des FANC soutiennent chaque année les opérations de la FFA, comme RAI BALANG, KURU KURU ou encore ISLAND CHIEF. Ils participent également chaque année à l'opération NASSE organisée par le Pacific-QUAD. En 2024, les moyens des forces armées en Nouvelle-Calédonie ont ainsi inspecté une dizaine de palangriers en haute mer et en ont interrogé une vingtaine d'autres dans les ZEE des Etats insulaires. Il ressort de ces inspections tout comme de celles réalisées par les partenaires de la région, que si les navires de pêche ont en général tous des licences à jour, ils ont tendance à sous-déclarer leurs captures auprès de la WCPFC.

Lutte contre les pollutions maritimes

Aux abords de la Nouvelle Calédonie, le risque principal de pollution est représenté par les minéraliers et les navires de croisière qui entrent et sortent du lagon. La circulation des minéraliers est particulièrement surveillée car les terminaux de chargement sont répartis tout autour de la Grande Terre, mais aussi car certains cabotent à l'intérieur du lagon. La configuration du lagon de Wallis impose également une grande vigilance et a motivé la tenue d'un exercice anti-pollution au terminal pétrolier d'Halalolo en mai 2024. Les Etats insulaires voisins sont également demandeurs de coopération avec la France dans ce domaine. Un partenariat est ainsi noué depuis 2022 avec la *National Maritime Safety Authority* de Papouasie-Nouvelle-Guinée.

Sauvetage de la vie humaine et assistance aux navires en difficulté

Le Centre Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Nouvelle-Calédonie (COSS NC), intervient dans une région de recherche et de sauvetage de 2,4 millions de km² comprenant les eaux de la Nouvelle-Calédonie et du Vanuatu. Le centre de sauvetage des Fidji a la responsabilité des eaux bordant Wallis et Futuna. L'activité du COSS NC en 2024 a été marquée par la crise en Nouvelle-Calédonie : le centre a soutenu des opérations particulières avec volet maritime, comme des évacuations par voie de mer ou des rotations logistiques.

Brigandage et ordre public en mer

Le brigandage le long des côtes de certains Etats du sud-ouest du Pacifique est une véritable préoccupation dans une zone où croisent beaucoup de navires hauturiers de plaisance. **La Papouasie-Nouvelle-Guinée est particulièrement touchée. Un navigateur solitaire français a ainsi été tué à bord de son voilier dans une baie du sud-est de cet Etat insulaire fin juillet.**

Dans les eaux du lagon calédonien, les tensions entre plaisanciers ou autres usagers de la mer et autorités coutumières sont récurrentes. Elles s'expliquent par une méconnaissance ou des écarts d'appréciation entre acteurs à propos des coutumes locales qui n'ont par ailleurs souvent aucun cadre légal. Seule une connaissance fine des acteurs locaux permet de circonscrire les événements.

Durant la crise calédonienne, les moyens de l'Etat ont assuré une veille particulière afin d'anticiper tout événement d'ordre public en mer. Aucun incident majeur n'est à déplorer.

Focus : sûreté maritime et répartition des compétences en Nouvelle Calédonie

La répartition des compétences dans le domaine maritime est propre à la Nouvelle-Calédonie depuis les accords de Nouméa de 1998 et la loi organique de 1999. La Nouvelle-Calédonie exerce de nombreuses compétences : police et réglementation de la circulation maritime dans les eaux territoriales et intérieures, réglementation et exploitation des ressources biologiques et non-biologiques de la ZEE, réglementation de la sécurité et inspection des navires immatriculés en NC, sauvegarde de la vie humaine en mer dans les eaux intérieures et en mer territoriale. Ce cadre nécessite une coordination étroite entre Etat et collectivités de Nouvelle Calédonie dans les domaines de la gestion de crise ou de la protection de l'environnement.

C'est ainsi que le Centre de fusion de l'information maritime de Nouvelle Calédonie (CFIM-NC) qui dépend du commandant de zone maritime est partenaire du Service du parc naturel marin de la mer de Corail (Gouvernement de NC) pour surveiller la ZEE calédonienne au moyen d'outils performants partagés.

²² FANC - Forces Armées en Nouvelle-Calédonie

²³ 2.000 km séparent Nouméa de Wallis.

²⁴ Forum des forces armées d'Australie, des Etats-Unis, de la France et de la Nouvelle-Zélande, dédié à la sécurité maritime en Océanie au profit des EIP

The background of the entire page is a green-tinted photograph. It shows the interior of a ship's cabin, looking out through a large window. Outside, a ship's deck is visible, featuring a crane and a person in silhouette looking out. The overall tone is professional and maritime.

6

CHAPITRE

ZONE EUROPE



La zone Europe comprend l'Atlantique Nord, l'océan Arctique, la mer Baltique, la Manche et la mer du Nord, la Méditerranée et la mer Noire. Comme pour les années précédentes, la zone est principalement impactée par les flux migratoires illégaux notamment en Manche et en Méditerranée, **le trafic de drogue** dans les principaux ports européens (*rip on – rip off*) ou via le transport par go fast en mer d'Alboran, et **enfin par les débordements de puissance** avec les conflits au Proche-Orient et en Ukraine. La quasi-totalité des événements sécuritaires dans la zone, hors immigration clandestine, se concentre en mer Noire. Ils concernent principalement les attaques des ports et de leurs infrastructures ainsi que les cas liés à la présence de mines dérivantes.

A cela s'ajoute des menaces dites en « zone grise » **avec notamment des actions suspectées d'être menées sur les fonds marins**, et le développement massif d'une « *dark fleet* » présentant un enjeu de sécurité et de sûreté maritime.



Les événements sécuritaires de la région

6.1

LA PROBLÉMATIQUE « DARK FLEET »¹

En réponse à l'agression de l'Ukraine par la Russie, l'Union européenne, les Etats-Unis et d'autres pays notamment du G7 ont imposé de multiples sanctions économiques à la Russie afin de réduire ses capacités à financer ses efforts de guerre. L'un des principaux secteurs visés par ces sanctions est celui du pétrole et du gaz² représentant à lui seul 60% des exportations en valeur et 40% des recettes budgétaires du pays.

La création et le développement de la « dark fleet » est l'une des mesures prises par la Russie pour contourner les sanctions imposées. Dans sa résolution du 06 décembre 2023, l'OMI (Organisation Maritime Internationale) a clairement défini « la dark fleet, shadow fleet, comme l'ensemble des navires se livrant à des opérations

illégalles dans le but de contourner les sanctions, d'échapper aux réglementations en matière de sécurité ou d'environnement, d'éviter les coûts d'assurance ou de se livrer à des activités illégales».³ Plus simplement, il s'agit de pétroliers effectuant un commerce de produits sanctionnés, en utilisant diverses méthodes pour dissimuler leur identité.

Les modes d'actions les plus couramment employés sont la dissimulation de l'identité du navire et de sa position (coupure des informations LRIT, AIS), la modification des données du navire (Spoofing AIS), le Ship To Ship Transfer – STS dans les eaux internationales (mélange de cargaisons au-delà de tout espace de juridiction contraignant).



Carte des opérations STS pour les navires ayant ravitaillé précédemment en Russie⁴

¹ Russia's 'shadow fleet': Bringing the threat to light – European Parliamentary Research Service – PE 766.242 – november 2024 – par Anna Caprile et Gabija Leclerc

² Plafond artificiel sur le prix du pétrole russe via une interdiction de fournir des services de transport, de courtage, d'assistance technique au-delà de 60\$ le baril.

³ Résolution A.1192(33) du 06 décembre 2023 – urging member states and relevant stakeholders to promote actions to prevent illegal operations in the maritime sector by the « darkfleet or shadow fleet » - IMO

⁴ Russia's shadow fleet – formation, operation and continued risks for sanctions compliance team, S&P Global commodity Insights, S&P Global Market Intelligence

Le recours à une « dark fleet » n'est pas un phénomène récent et a déjà été utilisé par des pays soumis à des embargos ou restriction à l'image de l'Iran, de la Corée du Nord et du Venezuela. Pour autant, son industrialisation a véritablement pris forme avec la guerre en Ukraine, avec plusieurs axes :

- **Le transfert des navires en bon état, et l'achat de navires hors d'âge :** Transférer les pétroliers détenus auparavant par des entités russes à des nouvelles sociétés étrangères et se doter de pétroliers vétustes et dont l'abandon en cas de sanction est plus aisé car moins coûteux (67% de la « dark fleet » correspondent à des navires ayant plus de 16 ans et 20% plus de 20 ans) ;
- **Pas d'usage exclusif :** Bien entendu, afin de compliquer davantage l'application des sanctions, ces navires n'opèrent jamais exclusivement au profit de la seule Russie ;
- **Changer régulièrement de pavillon, mais toujours**

de complaisance avec pour finalité de retarder l'application des sanctions. Les principaux pavillons utilisés seraient ceux de Panama (17,3%), du Libéria (12,4%), des Iles Marshall (8%), de Malte (6,4%) et du Gabon (5,6%) ;

- **Des structures de propriété complexes** afin de dissimuler plus aisément les bénéficiaires et de faciliter les abandons de navires. La plupart des compagnies sont domiciliées en Russie (39%), en Iran (20%), au Venezuela (7%) mais aussi dans les UAE (7%) ;
- **Une couverture des risques insuffisante :** par effet collatéral, et ne pouvant plus s'assurer auprès des principales compagnies occidentales, les navires s'orientent vers des compagnies peu solides financièrement ou n'offrant pas toutes les garanties des contrats P&I (protection and indemnity) classiques (dommage en cas de collision, pollution, réparation et rapatriement ...) ;



Le nombre de navires impliqués dans la « dark fleet » reste assez flou avec une estimation moyenne d'environ 700 navires.⁵ S&P Global avance quant à lui un chiffre de **591 pétroliers** dédiés à l'exportation de pétrole russe et KSE Institute (*Kyiv Scholl of Economics*) **de 435**, soit **près de 11% des pétroliers en circulation**. Au global, l'estimation de l'ensemble de la « dark fleet » engagée pour transporter le pétrole sanctionné serait de 889. Ce chiffre comprend les navires servant les intérêts russe ainsi que les 155 navires liés à l'Iran.

Selon différentes études, la « dark fleet » prend en charge 70% des exportations maritimes de pétrole russes avec un total de 142 millions de barils depuis le début de la guerre en Ukraine, avec notamment un pic d'exportation atteint en juin à 4,1 millions de barils par jour.

Comme indiqué par Apostolos Tzitzikostas, commissaire européen aux transports, les risques identifiés issus de cette flotte sont nombreux et « **Il ne s'agit pas seulement de sécurité maritime, mais aussi d'environnement** » : collision en mer lors des manœuvres de *spoofing* ou de STS, aggravation des situations accidentelles du fait du peu de contrôles de conformité et de l'âge des navires, prise en charge financière des éventuelles fortunes de mer par les Etats côtiers (remorquage, lutte contre les pollutions maritimes, gestion de la coque) ☐ A ce titre, deux pétroliers russes le *VOLGONEFT-212* (construit en 1969) et le *VOLGONEFT-239* (construit en 1973) ont tous deux coulé lors d'une tempête dans le détroit de Kertch, entre la Russie et la Crimée. Enfin, plus récemment cette problématique de sécurité maritime s'est de nouveau matérialisée avec la panne moteur du tanker *MV EVENTIN*

transportant près de 100 000t de pétrole et suspecté d'appartenir à cette « dark fleet ». Le tanker à la dérive le 11 janvier 2025 à seulement 7nq de l'île de Rügen a suscité de vives inquiétudes quant à un possible échouement. Trois remorqueurs ont été sollicités afin de parer à ce risque.

Enfin, les risques sécuritaires ne sont pas non plus à écarter comme en témoignent les récentes suspicions autour de l'activité du pétrolier *MV EAGLE S* soupçonné d'avoir volontairement endommagé un câble sous-marin en Baltique.



Le MV EAGLE S escorté par les garde-côtes finlandais le 28 décembre 2024 ⁶

En termes de sanctions, le parlement européen a adopté récemment un projet de résolution appelant les 27 États membres à renforcer les inspections et les contrôles à l'aide de drones et de satellites, de sanctionner tout navire naviguant dans les eaux européennes sans être dûment assuré, d'interdire tout STS dans les eaux européennes. ⁷

⁵ Russia's shadow tanker fleet skirts sanctions, fuels war and more, LegionCanadian Military History Magazine, Stephen J.Thorne.

⁶ Deux câbles sous-marins de télécommunications réparés en mer Baltique, après un sabotage présumé attribué à un navire lié à la Russie, France Info avec AFP, publié le 06 janvier 2025.

⁷ Flotte fantôme : changement de paradigme dans les sanctions en Europe, Le journal de la marine marchande, publié le 27 novembre 2024. P10TA(2024)0036 - Mesures de l'UE contre la flotte fantôme russe et pour garantir la pleine application des sanctions contre la Russie, Résolution du Parlement européen du 14 novembre 2024 sur l'action de l'Union contre la flotte fantôme russe et pour la pleine application des sanctions contre la Russie (2024/2885(RSP))

6.2

MÉDITERRANÉE ET MER NOIRE

Analyse de l'état-major CECMED



CECMED est le commandant en chef des opérations françaises en Méditerranée et en mer Noire. Il est également préfet maritime et est ainsi en charge de la coordination des opérations de l'Action de L'Etat en mer sur l'ensemble de sa zone de responsabilité.

Mer Noire et mer d'Azov

Dans cette zone maritime, l'année 2024 a une nouvelle fois été marquée par les répercussions de la guerre en Ukraine. L'annonce faite fin 2023 par les forces armées de la Fédération de Russie de vouloir prendre pour cible tous les navires entrant ou sortant des ports ukrainiens

n'a pas été suivie d'effet. **En revanche, les ports céréaliers de l'oblast d'Odessa sont fréquemment ciblés par des attaques de drones et de missiles russes.** Plusieurs navires à quai ont été endommagés par ces frappes contre les infrastructures portuaires qui ont fait des morts et des blessés.

Les mines marines à la dérive continuent de menacer le trafic maritime commercial. Des mines ont été découvertes et neutralisées sur un arc qui va des côtes de l'Ukraine aux plages de la Géorgie. Pour contrer cette menace, au mois de janvier, la Turquie, la Bulgarie et la Roumanie ont créé un groupe naval de lutte contre les mines en mer Noire.

Commentaire MICA Center sur la mer Noire :

Les avertissements aux navires de commerce émis par l'OTAN au début du conflit sont toujours pérennes **avec notamment des risques de dommages via des mines dérivantes,⁸ de manipulation du système AIS, de brouillages GPS, de cyberattaques et de dommages collatéraux à proximité ou dans les ports ukrainiens, voire des attaques plus directes en cas de suspicion de transport d'armes.**

L'utilisation des mines au début du conflit et le danger qu'elles représentent a largement dépassé les deux belligérants et a affecté in fine les pays riverains de la mer Noire ainsi que le trafic commercial. Les deux principaux types de mines utilisés, principalement le long

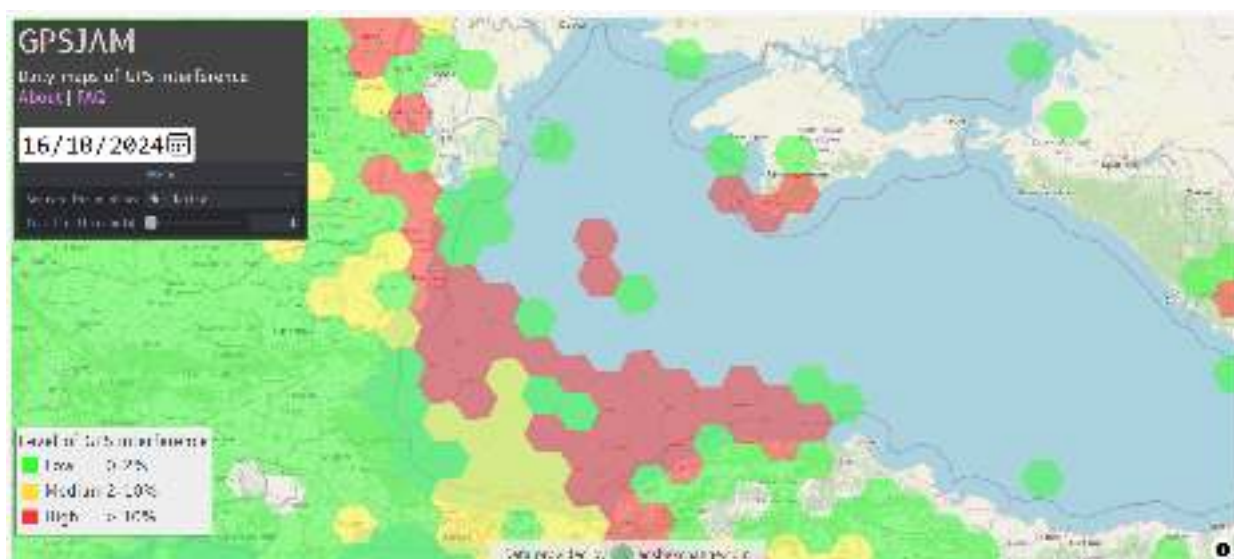
du littoral ukrainien, sont des mines anti-débarquement posées sur le fond et des mines à orin. Pour ce dernier type de mine, la charge explosive est contenue dans un flotteur placé entre deux eaux et maintenu à une position fixe par une chaîne reliée à un crapaud posé sur le fond. Le principal danger est survenu lorsque certaines de ces chaînes se sont brisées et que les flotteurs ont commencé à dériver librement en mer. Ils ont alors suivi le courant marin, orienté ici dans le sens trigonométrique, et se sont retrouvés tour à tour le long de la Roumanie, de la Bulgarie puis au large de la Turquie et de la Géorgie. Une mine a ainsi été neutralisée le 22 décembre 2024 au large d'Agva à une vingtaine de nautiques de l'embouchure du détroit du Bosphore.⁹

Ces mines ont touché en 2023 une trentaine de navires dont un dragueur de mines roumain.¹⁰ Enfin, selon les propos tenus mi-novembre par l'amiral Mustafa Kaya, commandant de la marine pour les détroits et la zone nord, plus de 400 mines marines ont été disposées en mer Noire, dont un nombre indéterminé est actuellement à la dérive¹¹ A noter que plus d'une centaine de mines ont été neutralisées depuis le début du conflit. De par ces efforts, le nombre d'incidents constatés était en nette diminution cette année. Sans être exhaustif, 7 opérations de contre-minage ont été opérées à l'encontre de ces flotteurs en mer Noire : au large de Varna (Bulgarie) le 12 mars, d'Odessa (Ukraine) les 07, 22 mai et 13 juin, de Karasu (Turquie) le 30 juin dans l'estuaire du Danube (Roumanie) le 13 août 2024 et enfin à Pivdennyi (Ukraine) le 15 septembre.

Les débordements de conflits en mer Noire engendrent également des interférences GPS régulières, dont les conséquences sont loin d'être anodines pour le trafic

commercial. Elles sont plus régulièrement observées dans la partie sud et ouest de la mer Noire, et bien entendu au large de la Crimée.

L'Ukraine est l'un des principaux producteurs mondiaux de céréales avec, avant le début de l'invasion russe, près de 6 millions de tonnes par mois exportées principalement par la mer Noire. L'initiative céréalière de la mer Noire a été lancée le 22 juillet 2022 pour permettre de relancer les exportations de céréales depuis les trois principaux ports que sont Odessa, Tchornomorsk et Youjné (*grain corridor*). La reprise des exportations a été particulièrement dynamique avec des niveaux d'exportation « *atteignant des niveaux quasi-équivalents à ceux d'avant-guerre* »¹² Au premier trimestre 2024, le niveau d'exportation a atteint 17 millions de tonnes de produits agricoles dont 12 millions par la mer Noire, **l'activité commerciale s'est également traduite sur le seul mois de mars par un flux de 231 navires rien que sur le port d'Odessa.**



Interférence GPS sur la journée du 16 octobre 2024 – source gpsjam.org

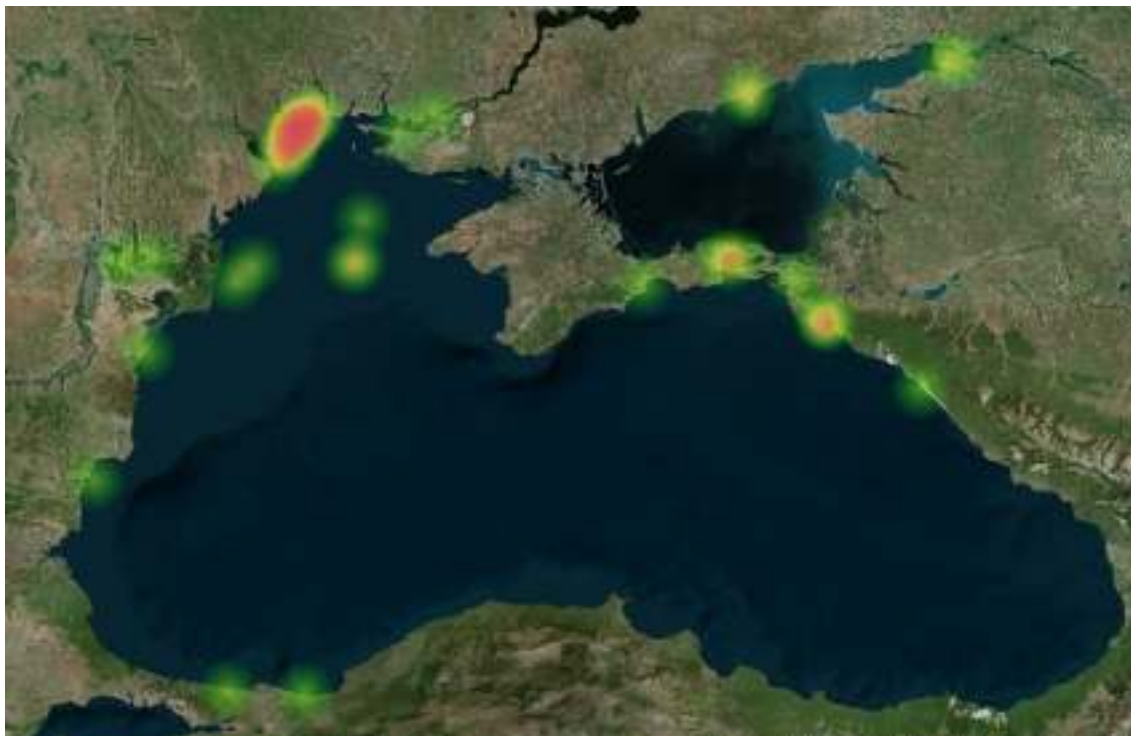
⁸ Les incidents sont devenus plus rares cette année. Pour mémoire, la Turquie, la Bulgarie et la Roumanie ont signé un accord, connu sous le nom de « Triple Initiative », pour lutter contre les mines dérivantes en mer Noire.

⁹ Communiqué de l'agence de presse officielle turque Anadolu.

¹⁰ Les podcasts du CESM Centre d'études stratégiques de la Marine – épisode 38 – CA Lavault, chef du bureau de la maîtrise des fonds marins de la force d'action navale (ALFAN)

¹¹ Turquie : une mine marine découverte au nord-est d'Istanbul, Marine et Océans, publié le 23 décembre 2024.

¹² Mer Noire : comment l'Ukraine a-t-elle gagné la bataille ? Expressions par Montaigne, Institut Montaigne, CV Laurent Célérier, publié le 10 septembre 2024.



Événements dits de débordement de conflit en mer Noire

Dans la récente escalade du conflit, la Russie a multiplié ses attaques à l'encontre des principales installations portuaires de l'Ukraine, notamment dans le cadre de suspicion de livraison d'armes via la mer Noire.¹³ A noter que l'accélération du rythme de ses attaques (50% se concentrent sur le seul dernier trimestre) coïncide avec la saison des récoltes en Ukraine.¹⁴ Sans être exhaustif, 47 attaques ont été menées sur des infrastructures portuaires avec 8 navires endommagés indirectement¹⁵ notamment dans les ports de Kherson (2 navires), Chornomorsk et Odessa (5 navires) et Pivdennyi (1 navire). En Crimée, le port de Kerch a également été visé avec 7 navires endommagés indirectement.

Les deux derniers navires attaqués indirectement dans les ports ukrainiens étaient les MV PARESA le 06 octobre et MV OPTIMA le 07 octobre.¹⁶ Le MV OPTIMA a été touché par des missiles russes dans le port d'Odessa, entraînant la mort d'un ouvrier et des blessures pour cinq membres d'équipage. Le MV PARESA, qui transportait du maïs vers l'Italie, a également été frappé par des missiles russes après avoir chargé dans le port de Pivdennyi.

Enfin, à noter que depuis le début du conflit, un seul navire en route a été touché par un missile russe, il s'agissait du MV AYA le 11 septembre, alors à une quarantaine de nautiques au sud de l'île aux Serpents.

« La sécurité des voies maritimes en mer Noire demeure extrêmement fragile car elle représente un enjeu crucial pour les deux belligérants. Cette sécurité repose actuellement sur un accord verbal entre Russes et Ukrainiens stipulant de ne pas cibler les navires de commerce, en particulier dans les eaux internationales ». Aussi, pour le moment, la plus grande menace pour le trafic commercial dans la région reste les ciblage délibérés ou les dommages collatéraux causés par les attaques russes ou ukrainiennes contre les infrastructures portuaires. D'autant que ces dernières ont considérablement augmenté depuis septembre 2024, notamment à l'encontre de l'Ukraine.



Images du MV AYA après l'attaque missile russe-source

Naval News¹⁷

Méditerranée

Les effets du conflit en Ukraine restent peu perceptibles dans cette zone maritime confrontée à plusieurs autres problématiques, dont le conflit israélo-palestinien.

Le conflit qui oppose l'État hébreu aux organisations terroristes du Hamas et du Hezbollah n'a eu, à ce jour, aucun impact sur le trafic maritime commercial en Méditerranée Orientale. Pour autant, les navires opérant dans les ports israéliens sont néanmoins exposés à un risque de dommages collatéraux par des attaques missiles, roquettes ou drones suicide. Ceux qui font escale dans les ports libanais s'exposent au même risque par des frappes aériennes et de missiles initiées par Israël.

En Libye, aucun détournement de navire civil n'a été signalé depuis plus de deux ans. **La situation sécuritaire reste toutefois très dégradée dans cet État failli,** divisé entre deux gouvernements, dont certains ports sont sous le contrôle de milices tribales armées et où des groupes armés terroristes restent présents.

La Méditerranée est l'une des principales voies maritimes utilisées par les narcotrafiquants, qui opèrent

principalement en mer d'Alboran et à proximité du détroit de Gibraltar. Dans une logique de dilution, divers vecteurs sont employés comme des embarcations semi-rigides sur-motorisées (go fast) ou bien des navires de plaisance, de pêche ou de commerce.

La Méditerranée est aussi traversée par plusieurs routes migratoires. Ce phénomène peut avoir conséquences sur le trafic maritime commercial, en particulier dans le détroit de Gibraltar et à proximité des côtes tunisiennes et libyennes. Depuis le début de l'année, en Méditerranée occidentale et centrale, une diminution du nombre des interceptions d'émigrés clandestins a été observée. En mer Égée, en revanche, la tendance est à la hausse.

Dans l'ensemble du bassin méditerranéen, le niveau de la menace terroriste reste évalué comme élevé. Il l'est plus particulièrement à l'approche des grands ports et des passages obligés comme le Canal de Suez ou les détroits turcs. Pour autant, à ce jour, aucune des organisations terroristes internationales en activité n'a utilisé de modes d'actions maritimes, en haute-mer.

¹³ Russian Foreign Ministry spokeswoman Maria Zakharova alleged "Such baseless yet thunderous outrage from London once again confirms the direct involvement of the UK in supplying arms to the Kiev regime using the Black Sea sea corridor." Russia accuses UK of using Black Sea grain corridor to supply Ukraine with arms, FIRSTPOST, publié le 30 octobre 2024.

¹⁴ <https://gcaptain.com/maritime-industry-on-edge-as-russia-intensifies-attacks-on-ukraines-black-sea-grain-corridor/> Ukraine Requests Monitoring Mission at Odesa Ports Amid Russian Strikes | Hellenic Shipping News Worldwide

¹⁵ D'après les données recueillies par Vanguard, 321 installations portuaires ont été touchés depuis juillet 2023 et plus d'une vingtaine de navires ont été endommagés indirectement.

¹⁶ <https://www.aljazeera.com/news/2024/10/10/why-is-russia-bombing-ships-carrying-ukrainian-grain>

¹⁷ Civilian Grain Ship Hit By Russian Kh-22 Missile In Black Sea - Naval News

¹⁸ Mer Noire : comment l'Ukraine a-t-elle gagné la bataille ? Expressions par Montaigne, Institut Montaigne, CV Laurent Célérier, publié le 10 septembre 2024.

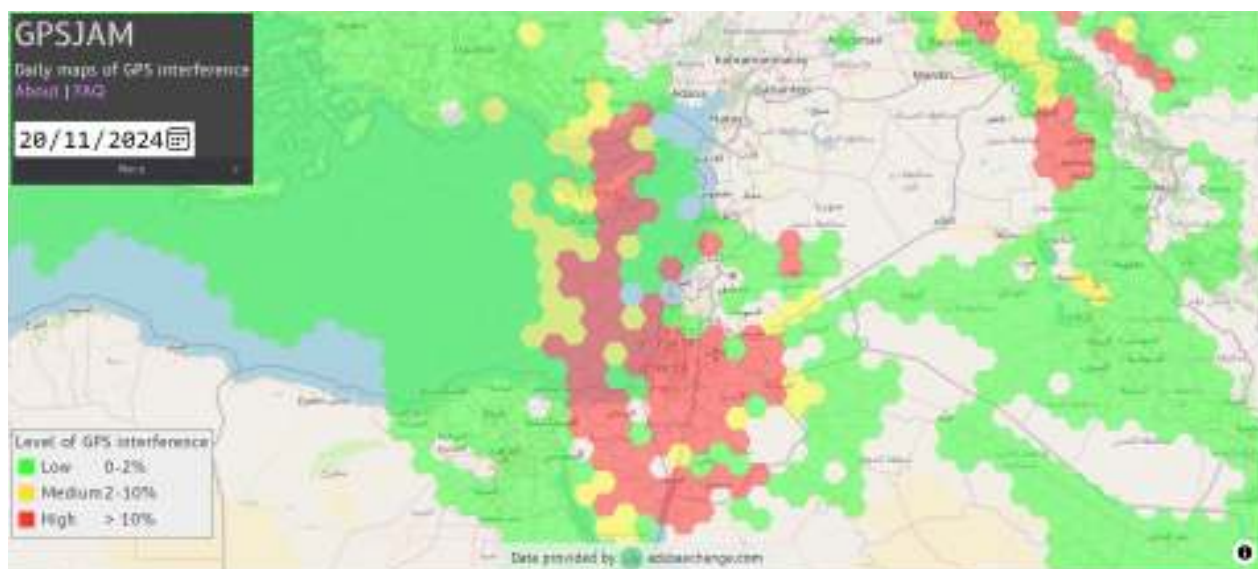


Illustration des brouillages GPS en Méditerranée orientale

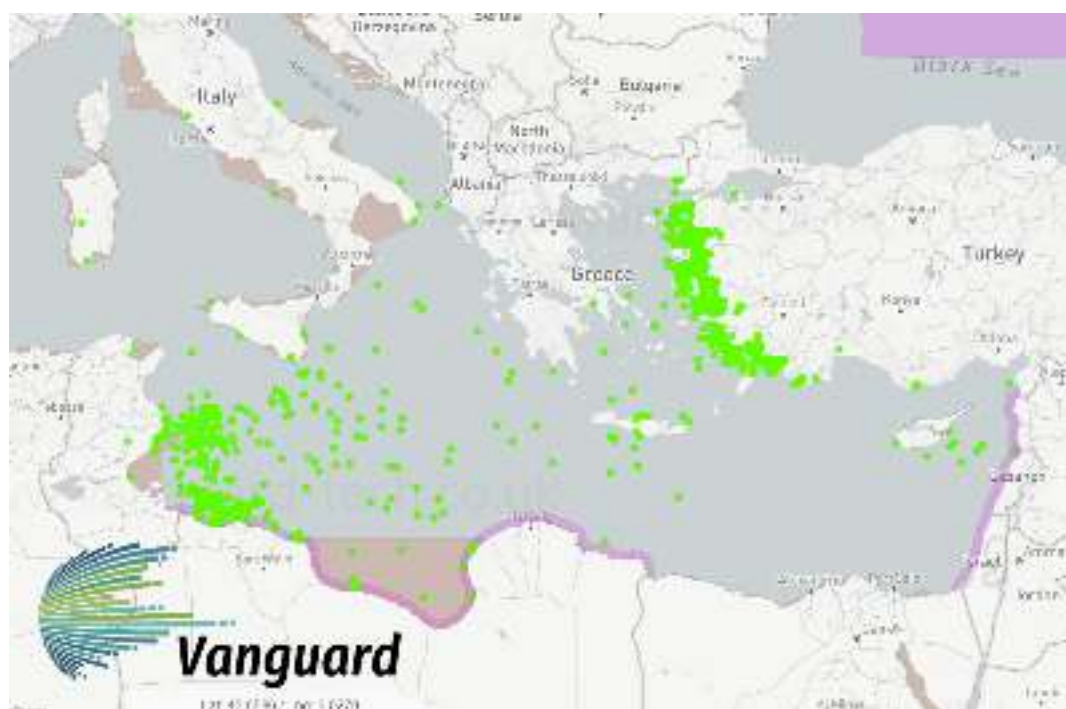


Illustration graphique des cas d'immigration illégale (janvier 2023 à janvier 2025) – source Vanguard

6.3 MANCHE ET MER DU NORD

Analyse de l'état-major COMNORD



COMNORD est le commandant en chef des opérations françaises en Manche et mer du Nord. Il est également préfet maritime et est ainsi en charge de la coordination des opérations

de l'Action de L'Etat en mer sur l'ensemble de sa zone de responsabilité.

La zone Manche - mer du Nord concentre, dans un espace exigu, de nombreuses activités économiques et commerciales mais aussi militaires, halieutiques et touristiques. A cela s'ajoute des activités illicites avec principalement l'immigration clandestine et le trafic de stupéfiants.

Zone stratégique d'interconnexion maritime et sous-marine, elle regroupe 25% du commerce maritime mondial avec notamment le détroit du Pas de Calais l'un des plus fréquentés du monde (3^{ème} place – plus de 60 000 navires par an), 60% du trafic portuaire français ainsi que de nombreuses infrastructures sous-marines critiques. C'est également une interface d'échange et de lien entre la Grande-Bretagne et l'Union européenne avec une circulation dense et régulière de ferries entre les deux rives. L'activité halieutique y est très développée et de nombreuses flottilles de nationalités différentes se partagent les zones de pêche. La région

se caractérise également par de nombreux projets, en cours et à venir, d'énergies marines renouvelables, les champs éoliens y tenant une place conséquente. L'énergie nucléaire française n'est pas en reste, avec la présence de quatre centres nucléaires de production d'électricité (CNPE) sur la façade ainsi que du site de retraitement d'ORANO. Une attention particulière est également portée à la grande biodiversité marine de la région. Ainsi, plus d'un tiers des eaux françaises en Manche est sous statut d'aire marine protégée.

La protection des fonds marins et des activités s'y développant (câbles divers, granulats marins, pêche) sont un sujet de préoccupation majeur des acteurs de la région. La surveillance des activités suspectes de compétiteurs en Manche - mer du Nord, principalement dans le champ du SEABED-WARFARE,¹⁹ est une mission prioritaire des marines alliées.

Cette forte cohabitation d'activités variées dans un périmètre restreint peut faire l'objet de tensions et de risques en termes de sécurité et de sûreté. Elle peut également, de par sa densité, favoriser le développement d'activités illicites. Cela requiert des administrations et services de l'Etat français concourants à la protection des eaux et du littoral français une vigilance permanente et une grande réactivité.

¹⁹ Le SEABED WARFARE regroupe les notions de protection des infrastructures critiques sous-marines dont les câbles de communication et les infrastructures énergétiques, d'intervention à l'encontre de ces mêmes infrastructures ainsi que l'utilisation à des fins militaires de certaines d'entre elles.



Immigration clandestine

La Manche, nouvelle frontière de l'Union européenne depuis le *Brexit*, est le théâtre d'une crise migratoire sans précédent en Europe. Les migrants tentent régulièrement de traverser la Manche pour atteindre le Grande-Bretagne. Les modes d'actions adoptés ont évolué au fil des années et aujourd'hui, l'utilisation d'embarcations pneumatiques précaires et surchargées, structurellement inadaptées à une telle navigation, dits « *small boats* », s'est imposée. Au-delà de l'insécurité intrinsèque de ces moyens de navigation, passeurs et migrants n'acceptent l'assistance des moyens français déployés que dans des situations d'extrême urgence.

Après une baisse des tentatives de traversée et du nombre de personnes impliquées en 2023, **le bilan au mois de novembre 2024 souligne une inflexion à la hausse.** Ainsi, quelle que soit la période et dès que la météorologie est favorable, des migrants embarquent, en masse et sans équipement de sauvetage, dans ces « *small boats* ». Depuis maintenant près de deux ans, il a ainsi été constaté une hausse de 50% du nombre moyen de migrants sur ces embarcations de fortune. En conséquence, l'année 2024 a été inexorablement marquée par une hausse du nombre de décès en mer.

Dans ce cadre complexe, COMNORD déploie en permanence un dispositif SAR – *Search & Rescue*

comprenant six navires de la fonction garde-côte ainsi qu'un hélicoptère de secours maritime. Selon l'appréciation du CROSS Gris Nez, en charge de la coordination des opérations SAR, ce dispositif peut être renforcé par les moyens de la SNSM,²⁰ les moyens d'autres administrations, voire des moyens britanniques, belges et/ou tout autre navire naviguant dans la zone, conformément aux obligations internationales sur le sauvetage en mer.

Mi-novembre 2024, ce sont déjà près de 750 opérations SAR qui ont été conduites, 5500 naufragés qui ont été secourus et près de 40 000 migrants qui ont été suivis à la mer afin d'être en mesure de leur porter une assistance immédiate.

Trafics illicites

La Manche est une zone de transit, mais également de destination du trafic de stupéfiants en provenance principalement de l'Amérique du Sud. Les vecteurs maritimes mobilisés dans ce trafic sont variés : porte-conteneurs, plaisanciers, navires de pêche. En 2024, plusieurs cas de découverte de ballots de drogue (« *drop off* »)²¹ sur les côtes françaises et britanniques ont de nouveau été recensés, illustrant l'importance du phénomène dans la zone.

Pêche

La pêche, professionnelle comme de plaisance, est une activité majeure de la région. La cohabitation dans un espace contraint de multiples activités maritimes, ainsi que la présence de bâtiments de pêche battant pavillons étrangers, peuvent être source de tension entre les différents usagers de la mer mais aussi entre pêcheurs. La situation est donc toujours étroitement surveillée.

Eolien en mer

Les énergies marines renouvelables sont en phase de développement rapide sur l'ensemble des façades maritimes françaises. Pour la Manche – mer du Nord,

six projets sont en service, à l'étude ou en cours de réalisation. Ces chantiers constituent des obstructions nouvelles avec ainsi de possibles incidents ou accidents en mer. Les exploitants en supervisent la sécurité en phase de construction, avec des moyens dédiés pour limiter les risques induits. Les moyens de la Préfecture Maritime se préparent également à gérer les éventuels incidents ou risques pouvant être engendrés par cette activité. Fin 2024 le gouvernement français a annoncé les zones prioritaires pour le développement des énergies marines renouvelables dans les décennies à venir.

²⁰ La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) est une association française, reconnue d'utilité publique fondée en 1967. La SNSM est à la tête d'une flotte de plus de 785 moyens nautiques : 41 canots tous temps, 35 vedettes de 1ère classe, 75 vedettes de 2e classe, 42 vedettes légères, 90 véhicules nautiques à moteur (scooter des mers), 473 pneuma-tiques dont 192 semi-rigides.

²¹ Il s'agit ici du mode d'action dit de « drop-off » consistant à larguer des ballots de cocaïne en mer pour qu'un complice les récupère avec un bateau avant de les ramener sur la terre ferme. Cette méthode est utilisée afin d'éviter les contrôles dans les ports. En 2023, l'OFAST (office anti-stups français) a ainsi enregistré plus d'une trentaine de cas. Cela illustre l'utilisation croissante de cette méthode en Manche.



6.4 OCÉAN ATLANTIQUE

Analyse de l'état-major CECLANT¹



L'océan Atlantique est redevenu un espace de confrontation stratégique depuis l'annexion de la Crimée en 2014. En effet, les forces russes y sont déployées selon une logique

de bastion, notamment autour de la mer de Barents mais également de déploiement en Atlantique nord dans une logique de déni d'accès de leurs bases stratégiques. Il est ainsi le théâtre de débordements de puissance réguliers de la part de la Russie avec notamment des déploiements aéronavals conséquents sur l'ensemble de sa partie nord. **Le commandement de la flotte du Nord a, par exemple, à partir de la mi-octobre 2019, déployé près de dix sous-marins dont huit à propulsion nucléaire en mer de Norvège et en Atlantique Nord.**²² Plus récemment, au mois de juillet, une force constituée s'est déployée jusque dans les Caraïbes avec l'escale symbolique du sous-marin nucléaire d'attaque de dernière génération SSGN KAZAN à La Havane (Cuba).²³

Dans ce contexte, face au constat de la dégradation de l'environnement stratégique et aux menaces qu'elle engendre pour la sécurité collective, l'OTAN renforce plus que jamais sa posture défensive et dissuasive. La France et plus largement les pays européens se mobilisent pour renforcer leurs capacités et leur

contribution. Ainsi la Marine nationale participe en étroite coopération avec les marines alliées au suivi des unités russes et plus généralement à la surveillance des activités en mer par des déploiements fréquents en Atlantique nord, mer de Norvège et mer Baltique. Qu'elles soient intégrées à des missions de l'OTAN ou en opérations nationales, les unités de la Marine nationale contribuent directement à l'affirmation de la liberté de navigation, l'appréciation autonome ou partagée de la situation de théâtre et à la surveillance des fonds marins.

Dans ce domaine, la Marine nationale poursuit le développement de nouvelles capacités d'intervention pour prévenir et agir face aux menaces émergentes, de nature potentiellement hybride, d'actions de sabotage ou de malveillance.

Par ses trois composantes, surface, aéronavale et sous-marine, la Marine nationale reste en permanence projetable vers un théâtre d'opération en Atlantique qui nécessiterait une action particulière. Le spectre des missions de la Marine nationale englobe également des missions de protection du territoire national allant de la surveillance des approches maritimes à la protection des intérêts vitaux et économiques et des ressources halieutiques.

²² La Russie fait souffler un vent de guerre froide sur l'Atlantique Nord avec ses sous-marins, article France 24, publié le 16 décembre 2019, Sébastien Seibt.

²³ Après cinq jours d'escale, le sous-marin nucléaire russe quitte Cuba, article Le marin, publié le 18 juin 2024.



A

ÉVALUATION DU NARCOTRAFIQUE PAR LE MAOC - N

Éléments d'appréciation sur le narcotrafic – MAOC-N



Le MAOC (N) – *Maritime Analysis and Operations Centre (Narcotics)*, est une agence internationale créée en 2007, basée à Lisbonne, et dont la mission principale est la lutte contre le trafic de drogue

par voies maritime et aérienne, au sein de l'océan Atlantique. Il résulte d'une initiative de 8 États membres de l'Union européenne (Belgique, France, Allemagne, Irlande, Italie, Espagne, Pays-Bas et Portugal) et du Royaume-Uni, cofinancée par le Fonds de sécurité intérieure de l'Union européenne.

Le MAOC rassemble en son sein des officiers de liaison nationaux représentant les autorités policières, douanières, militaires et maritimes des nations européennes représentées, ainsi que des officiers des États-Unis issus des administrations spécialisées comme la DEA (*Drug Enforcement Administration*) et le JIATF-South (*Joint Interagency Task Force – South*). Enfin, il agrège également des représentants de nombreuses institutions et pays observateurs.

Saisie récente de 1,6 tonne de cocaïne par les autorités portugaises au large du Cap Vert avec le concours du MAOC (N) – Source MAOC (N)

Afin d'éclairer notre bilan 2025 sur une des menaces systémiques menaçant aussi bien nos populations que la sécurité maritime, nous avons demandé cette année au MAOC (N) d'apporter son éclairage sur l'évolution des menaces et les tendances du trafic maritime de stupéfiants.

Navires de transport de bétail :

Depuis le début de l'année 2021, le MAOC (N) a identifié des comportements suspects parmi les navires transporteurs de bétail effectuant des

transits transatlantiques. Ces anomalies ont incité les analystes et les forces de l'ordre des pays partenaires à s'intéresser davantage à ces navires, concluant qu'ils étaient de plus en plus utilisés comme vecteurs pour le transport de stupéfiants à travers l'Atlantique.

Le contrôle de ce type de navire, suite à des suspicions de narcotrafic, pose des défis singuliers. Tout d'abord le grand nombre d'animaux à bord (plusieurs milliers) exige matériels et personnels adéquats pour garantir à la fois l'efficacité des contrôles et le bien-être des animaux. Ensuite, les graves problèmes d'hygiène et d'odeur, les pressions logistiques exercées par les autorités portuaires et le nombre de caches potentielles à bord créent un environnement opérationnel particulièrement complexe. Ces paramètres font que ces navires sont particulièrement utilisés par les groupes criminels organisés pour acheminer de la cocaïne de l'Amérique du Sud vers l'Europe.

Au 05 décembre 2024, 36 navires transporteurs de bétail ont fait l'objet d'une surveillance du MAOC (N) et 4 perquisitions dont une conclue par une saisie, ont été effectuées au cours de l'année. Le 28 janvier 2023, les autorités espagnoles ont intercepté le transporteur de bétail ORION V. Cette opération, soutenue par le MAOC (N), a conduit à une première saisie record à bord d'un navire de ce type, avec 4,5 tonnes de cocaïne dissimulés dans des silos d'aliments pour animaux.

Ces navires partent généralement d'Amérique du Sud et sont à destination du Moyen-Orient, en particulier le Liban et la Turquie. La faible surveillance dont fait l'objet cette industrie, couplée aux défis logistiques posés lors des opérations de contrôle, ont fait de ces navires un vecteur de plus en plus privilégié du narcotrafic maritime.



Saisie récente de 1,6 tonne de cocaïne par les autorités portugaises au large du Cap Vert avec le concours du MAOC (N) – Source MAOC (N)

Vulnérabilités dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du golfe de Guinée :

Les renseignements recueillis démontrent que les groupes criminels organisés utilisent de plus en plus le littoral ouest-africain comme zone de transit pour le transport maritime de cocaïne en provenance d'Amérique du Sud, principalement du Brésil et du Suriname.

Cette zone offre aux trafiquants une alternative stratégique pour éviter les verrous mis en place plus au nord et à proximité de l'Europe. La relative proximité avec l'Amérique du Sud, l'étendue du golfe de Guinée et les moyens parfois limités pour conduire des opérations d'interception, créent des conditions favorables pour les trafiquants.

Avec des niveaux de production de cocaïne sans précédent dans les pays producteurs et un nombre croissant de vecteurs maritimes suspectés (VOI – vessel of interest) naviguant dans la zone, il paraît évident que les narcotrafiquants continueront à emprunter cette route dans un avenir proche. Le nombre de VOI ayant des liens avec l'Afrique de l'Ouest a plus que doublé au cours des trois dernières années, ce qui constitue un bon indicateur de la fréquentation croissante de la région.

Navires semi-submersibles autopropulsés (SPSS) ou Low Profile Vehicle (LPV)

Les véhicules de type SPSS/LPV sont de plus en plus utilisés pour l'acheminement de cocaïne de l'Amérique du Sud vers l'Europe. Ils sont fabriqués et déployés depuis l'Amérique du Sud et tout particulièrement depuis la Colombie, offrant un accès direct à l'océan Atlantique.

Ces navires sont extrêmement difficiles à localiser et à suivre. Ils sont spécifiquement construits pour être difficilement détectables, avec des profils partiellement submergés conçus pour échapper aux détections radar, visuelles et aux autres systèmes de surveillance maritime. Cette sophistication technologique, combinée à la vaste étendue de l'océan Atlantique, crée un avantage opérationnel conséquent pour les trafiquants.

Cette année, deux SPSS ont été interceptés avec succès par les pays membres du MAOC (N) lors de leur traversée de l'Atlantique. En mai, un autre SPSS a été détecté par les autorités françaises dans le golfe de Gascogne.

Go-Fasts

Bien que l'utilisation de navires de type « *go fast* » ne soit pas une nouveauté, l'année 2024 a vu une augmentation marquée de leur utilisation en Atlantique. Ces navires à grande vitesse sont devenus un choix privilégié pour les trafiquants, en particulier dans les zones au large des îles Canaries et de Madère, et à proximité de la péninsule ibérique.

L'utilisation de « *go fast* » est un modus operandi bien établi, en particulier dans le sud de l'Espagne. Cependant, les opérations récentes ont mis en évidence l'évolution de leurs modes d'action, ils sont ainsi de plus en plus utilisés très au large et dans les eaux internationales, ce qui complique grandement les opérations d'interception. Deux cas opérationnels récents ont démontré toute la difficulté pour faire face à cette menace.

Drop-offs

Un des modes d'action plus récent consiste à utiliser des navires de commerce en provenance d'Amérique

du Sud et effectuant des largages de ballots de cocaïne au large des côtes européennes (*drop-off*). Ce modus operandi s'appuie, entre autres, sur la complicité de marins embarqués à bord des navires pour faciliter et réaliser ce type d'opération.

Les navires de commerce suivent généralement des itinéraires classiques à destination des ports européens ou de la Russie. Le profilage de ces navires reste difficile car ces derniers ne présentent souvent aucun comportement inhabituel ou cinématique irrégulière. La taille même des navires rend par ailleurs particulièrement compliquées la fouille et la détection des stupéfiants dissimulés à bord. Enfin, l'absence d'émission de signaux AIS des « navires filles » impliqués dans la récupération des ballots jetés à la mer complique encore davantage leur détection et leur interception.

Cette méthode repose essentiellement sur « l'anonymat » offert par la forte fréquentation des corridors maritimes comme en Manche.

B

ÉVALUATION CYBER MARITIME

CYBER SÉCURITÉ



Le Maritime Computer Emergency Response Team est un centre national dédié à la lutte contre les attaques informatiques et spécialisé dans la protection des acteurs du secteur mari-time. Il

assure la veille, l'analyse et le partage des informations relatives à la cyber sécurité maritime et portuaire. Il constitue la composante opérationnelle de l'association France Cyber Maritime.

L'année 2024 a été marquée tout d'abord par la poursuite de la guerre en Ukraine avec un impact dans le cyberspace aussi bien pour les belligérants que pour l'ensemble des pays européens. Ensuite, par celle du conflit israélo-palestinien dont les conséquences s'étendent également au cyberspace des pays voisins (Iran, Yémen, etc.) :

- La guerre en Ukraine engendre environ 80 % de l'ensemble des opérations cybernétiques dont l'origine a pu être démontrée. Parmi celles-ci, 35 % ont visé soit la Russie, soit l'Ukraine. En outre, une proportion similaire de ces opérations (38 %) a été initiée par des groupes d'origine russe, principalement non étatiques, à l'encontre des pays soutenant l'Ukraine, en particulier les États-Unis et les États membres de l'Union européenne ;
- Le conflit au proche Orient engendre quant à lui 6% du volume des cyberattaques. Ces activités ont été principalement enregistrées après les événements du 7 octobre 2023.

Au-delà de ces deux conflits structurants, l'industrie maritime est également en proie à des débordements cybernétiques dans un environnement de contestation et de compétition entre acteurs étatiques voire non étatiques. On constate ainsi une utilisation régulière et décomplexée des attaques cybernétiques de tous types :

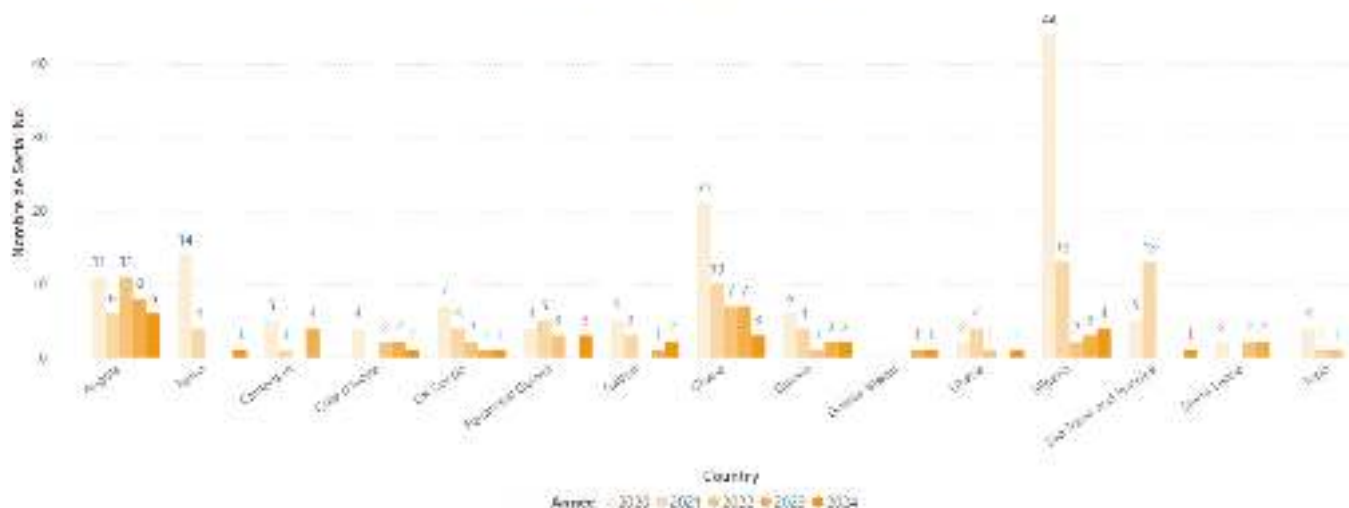
- Les menaces étatiques, ne se limitent pas à l'espionnage stratégique via le piratage discret des systèmes d'informations. Elles peuvent se manifester au travers de la destruction des moyens informatiques et des données par l'utilisation de rançongiciels ou l'emploi de logiciels d'effacement de type Wiper ;
- Les groupes cybercriminels, dont les actions se concentrent depuis quelques années autour de l'écosystème du rançongiciel, tendent à s'orienter désormais vers le vol de données. Ils emploient fréquemment des méthodes d'extorsion sans chiffrement, exploitant le vol et la revente des données subtilisées ;
- Les groupes « hacktivistes » ont perdu progressivement leur indépendance et s'alignent bien souvent sur certaines actions étatiques, à l'image de NoName057(16), groupe de hackers désormais ouvertement pro-russe. Ce dernier est principalement actif dans la réalisation de cyberattaques contre des sites web d'agences gouvernementales, de médias et d'entreprises privées en Ukraine, aux États-Unis et en Europe.

C

GOLFE DE GUINÉE

Avertissement : 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.**

Nombre d'événements par pays

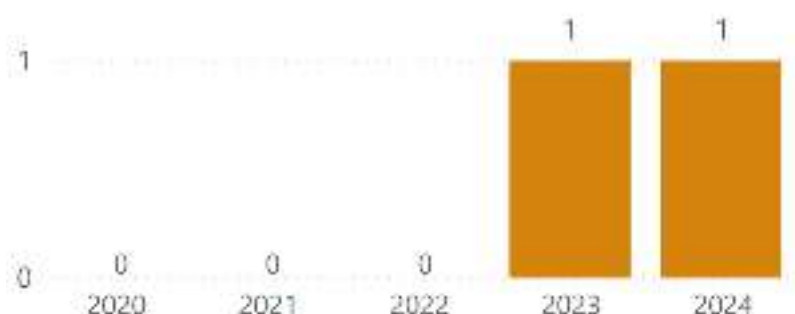


Les éléments les plus saillants, notamment en comparaison par rapport aux années précédentes, sont :

- **Une concentration des actes de brigandage au mouillage de Luanda/Soyo (Angola), de Lagos (Nigéria) et de Takoradi (Ghana) ;**
- **Une baisse de la piraterie avec cinq actes contre sept l'année dernière : deux actes observés au sud de l'île de Bioko, deux au large de Bata et un à proximité du Bénin.** Ce dernier acte étant *a priori* lié à une volonté locale de combattre plus violemment la pêche INN.

Focus sur le nord du golfe de Guinée

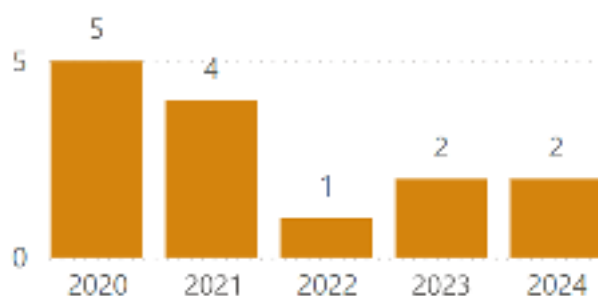
Guinée-Bissau



Les approches de la Guinée-Bissau sont relativement sûres. Le dernier événement sécuritaire a été observé le 28 août 2023, il s'agissait d'une prise de contrôle effective, de courte durée, d'un navire de pêche alors à 80nm des côtes. Cette année, le seul événement est lié à une approche suspecte d'un vraquier. Concernant cette approche, outre une

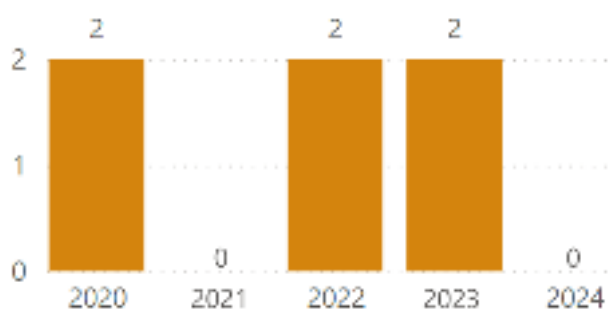
manœuvre insistante, aucun autre élément ne permet de conclure à une tentative de piraterie (aucun matériel ni arme visible, CPA de 1nq).

Guinée



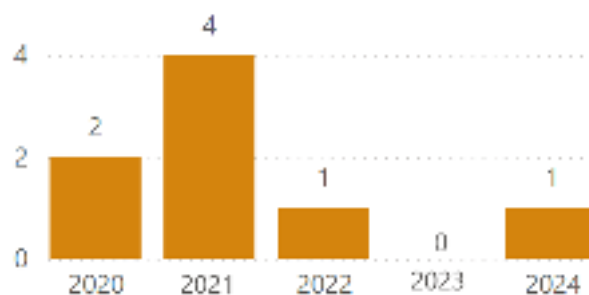
Sur les dernières années, il a été constaté que les vols étaient généralement perpétrés sur des navires au mouillage de Conakry. Ces derniers, peu nombreux, étaient exercés bien souvent de manière plutôt violente. **Cette année déroge à cette règle avec seulement deux événements anecdotiques** avec un vol de moteur hors-bord commis sans aucune violence au port de Conakry et une approche suspecte d'un skiff (CPA de 1,5nq – distance à la côte de 100nq).

Sierra Leone



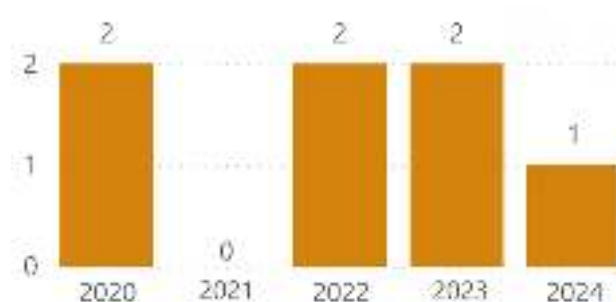
Aucun événement sécuritaire n'est venu troubler les approches de la Sierra Leone. Le dernier événement en date est survenu le 22 juillet 2023. Il s'agissait d'une attaque suivie d'une prise de contrôle d'un navire de pêche chinois opérant à une vingtaine de nautiques des côtes.

Liberia



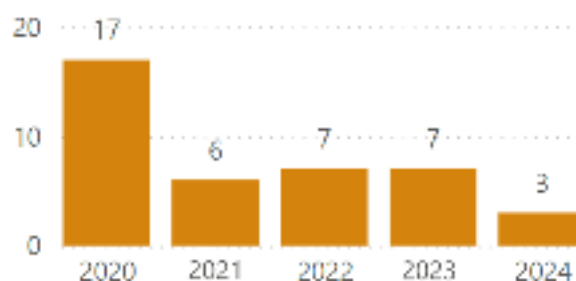
La situation sécuritaire au large du Libéria reste depuis trois ans particulièrement calme, seul un vol sans violence, a été commis sur un navire stationné dans le port de Monrovia.

Côte d'Ivoire



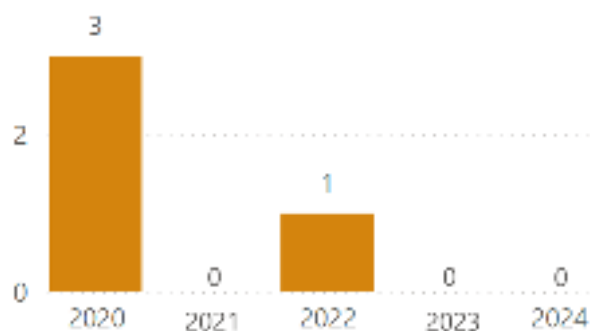
La situation sécuritaire en Côte d'Ivoire reste particulièrement calme avec cette année un seul incident recensé au mouillage d'Abidjan, vol commis sans violence et couplé à quelques dégradations. **Pour mémoire, le dernier incident d'ampleur dans cette zone concerne le détournement et le vol de cargaison à bord du pétrolier MV SUCESS 9, le 10 avril 2023**, à près de 300nq des côtes.

Ghana



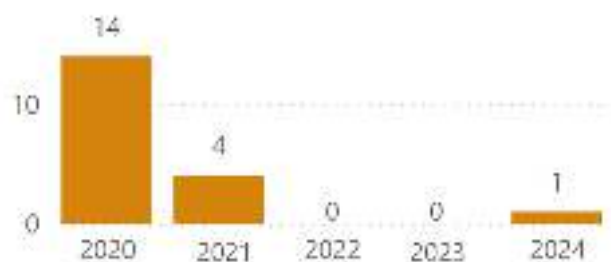
Sur la partie nord du golfe de Guinée, le mouillage de Takoradi reste le principal foyer de brigandage malgré une baisse significative par rapport aux années précédentes. Les vols sont la plupart du temps réalisés sans violence avec généralement des intrus pas ou faiblement armés et n'hésitant pas à prendre la fuite dès que découverts.

Togo



Les approches du Togo restent sûres, avec au final **seulement quatre événements recensés sur cinq ans**. Le dernier cas significatif a été enregistré le 03 avril 2022 et concernait un abordage à la mer à près de 300nq des côtes et donc très au large et hors ZEE.

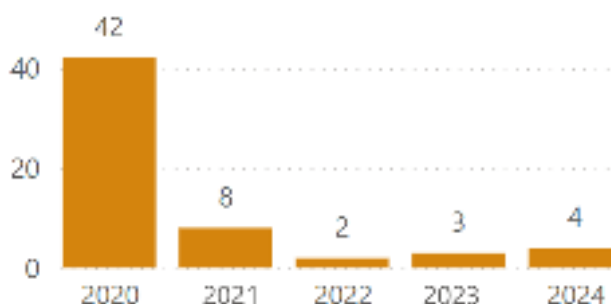
Bénin



Après trois années sans aucun incident, les approches du Bénin sont de nouveau marquées par un cas de piraterie.

Ce dernier a été observé au large de Cotonou en limite des eaux territoriales. Le *FV FAYALI-2* a ainsi été attaqué par cinq pirates en armes et le capitaine du navire, de nationalité chinoise, a été kidnappé. Le dernier acte de ce type date du 31 mai 2021, également à l'encontre d'un navire de pêche, et pour une distance d'une centaine de nautiques.

Nigeria

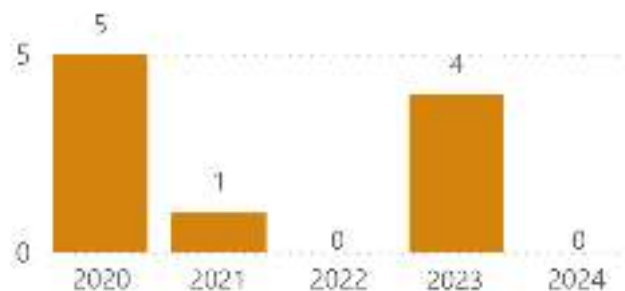


Depuis 2020, année particulièrement marquée par la criminalité maritime, les approches du Nigéria restent relativement calmes. Pour autant, les chiffres présentés ne prennent pas en compte les activités criminelles dans les rivières nigérianes. Ces dernières s'effectuent principalement à l'encontre des navires à passagers transitant sur les rivières du Delta (Nigeria) et principalement sur et à proximité de la rivière Bonny. En ce qui concerne les chiffres présentés, trois vols ont été perpétrés à quai au port de Lagos. Le quatrième incident concerne quant à lui une tentative de vol au port de Tincan.

A noter qu'aucun acte de piraterie n'est recensé au large du Nigéria depuis le 27 septembre 2022, date à laquelle un navire de type *supply* avait été violemment abordé à une trentaine de nautiques des côtes. Pour autant, les derniers actes perpétrés au sud de l'île de Bioko et à l'ouest de Bata pourraient être l'œuvre d'un groupe de pirates du Delta du Niger.

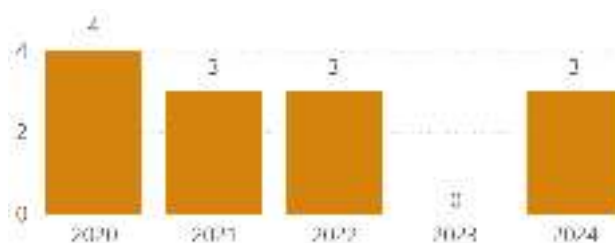
Focus sur le sud du golfe de Guinée

Cameroun



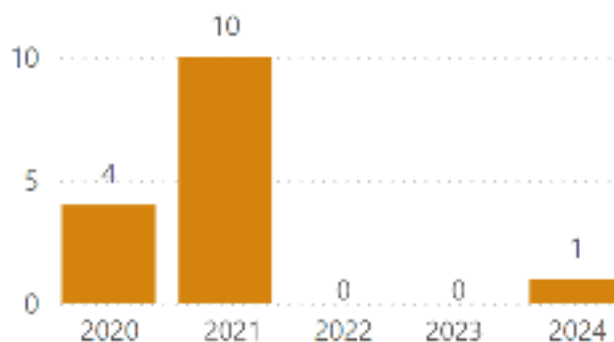
Les approches du Cameroun retrouvent un certain calme après une résurgence de violence constatée en 2023 où quatre attaques avaient été menées dans les eaux territoriales avec notamment des prises d'otages. La dernière attaque, couplée à un kidnapping d'une bonne partie de l'équipage, remonte ainsi au 30 juin 2023.

Guinée équatoriale



Après un an d'accalmie et aucun événement sécuritaire observé en 2023, les approches de la Guinée Équatoriale sont de nouveau le théâtre d'actes de piraterie. Après un dernier cas constaté le 13 décembre 2022 avec la prise de contrôle du *MV FERNANDE*, deux actes de piraterie ont été observés en début d'année 2024, avec la prise de contrôle du *MV HANA1* et l'enlèvement de neuf personnes le 01 janvier puis du *AM DELTA* le 29 mai avec deux membres d'équipage enlevés. Le dernier événement concerne l'attaque échouée d'un porte-conteneurs à une quarantaine de nautiques à l'ouest de Bata le 20 décembre.

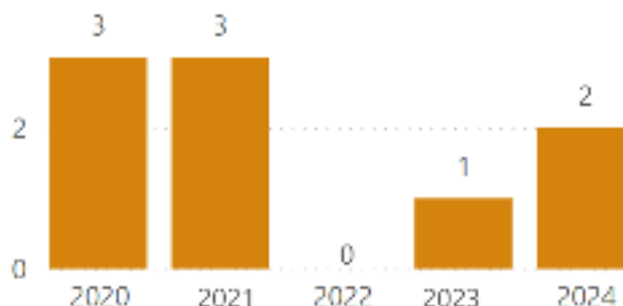
Sao Tomé-et-Principe



La zone de Sao Tomé-et-Principe a été la zone la plus active en terme de piraterie en 2021 ; elle est devenue paradoxalement une zone plus sûre les deux années suivantes. **Après cette accalmie la piraterie a fait son retour en cette fin d'année**

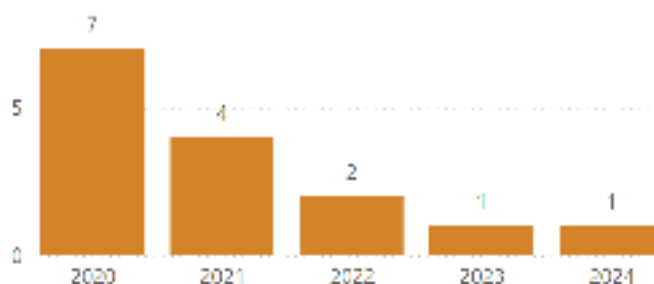
avec l'attaque et l'abordage d'un *offshore supply ship* situé à 90nq à l'ouest de Bata et dans la ZEE de Sao Tomé. Événement sans incidence sur l'équipage, efficacement retranché en citadelle.

Gabon



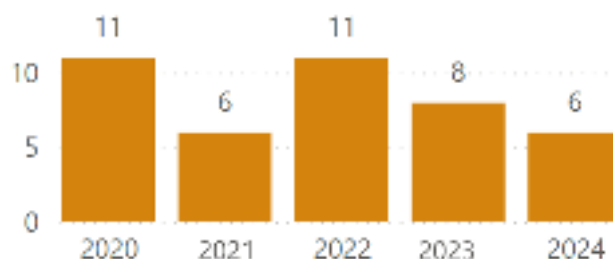
Après une période relativement calme, l'année 2023 a été marquée par l'attaque du GREBE BULKER avec l'enlèvement de trois marins au mouillage d'Owendo le 02 mai 2023. Cette année deux événements sont à signaler, dont à nouveau un vol avec violence au mouillage d'Owendo, contraignant l'équipage à se réfugier en citadelle, et une approche suspecte à 115nq des côtes. A noter que la dernière approche suspecte reportée date de 2021.

République démocratique du Congo et République du Congo



Le dernier événement sécuritaire dimensionnant au large de la République Démocratique du Congo et de la République du Congo reste la prise de contrôle par des pirates du *MV MONJASA REFORMER*, avec l'enlèvement de six marins le 25 mars 2023. Cette année, seul un acte de vol a été reporté au mouillage de Banana.

Angola



Le principal foyer de criminalité maritime en zone sud est localisé dans les mouillages de Luanda et de Soyo avec près de 30% des cas de vols et de brigandage enregistrés dans la région. Les vols sont généralement commis sans violence. A noter que la majorité des cas s'est concentrée au début de l'année avec cinq cas recensés sur le seul mois de janvier. Le dernier vol remonte au 20 juin.

Srl	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human - goods	Authorities informed	
001	01/01/2024	19:40	Tanker	Sailing	Armed men boarded the vessel and abducted 9 crewmembers.
	Equatorial Guinea	EEZ	02°33N	008°13E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes	
002	03/01/2024	1:00	Supply vessel	Berthed	3 men boarded the vessel and stole ship equipments.
	Angola	TTW	08°44S	013°18E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
003	08/01/2024	23:30	Tanker	Berthed	5 men boarded the vessel from a small boat. The alarm was raised and the crew mustered. The men escaped in the small boat with ship equipments.
	Angola	TTW	08°44S	013°18E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
004	09/01/2024	2:35	Tanker	Anchored	4 men boarded the vessel via the chain. The alarm was raised, causing the men to escape in a skiff with ship equipments.
	Angola	TTW	08°44S	013°18E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
005	14/01/2024	0:00	Supply vessel	Anchored	A robbery occurred on a supply vessel.
	Angola	TTW	06°05S	012°15E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Unknown	Yes	
006	25/01/2024	0:30	Supply vessel	Anchored	Men boarded the vessel from a canoe, and stole some rope before escaping.
	Angola	TTW	08°44S	013°17E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
007	07/02/2024	8:00	Cargo ship	Anchored	Men boarded the vessel while the crew was away. They stole paint before escaping.
	Nigeria	TTW	06°25N	003°21E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	

008	07/02/2024	0:50	Bulk carrier	Anchored	Men boarded the vessel and stole paint before escaping.
	Nigeria	TTW	06°25N	003°21E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
009	16/02/2024	0:00	Tanker	Berthed	Men boarded the vessel and stole ship equipments before escaping.
	Liberia	TTW	06°21N	010°47W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	No	
010	20/02/2024	22:50	Bulk carrier	Sailing	3 skiffs approached the vessel up to 0,9 NM. After more than 1 hour, they moved away.
	Guinea-Bissau	EEZ	11°24N	018°49W	
	Suspicious approach	No	Nil	Unknown	
011	10/03/2024	2:00	Container ship	Berthed	7 to 8 men in military clothes and face masks boarded the vessel from a small boat. They fled with ship stores when spotted.
	DR congo	TTW	06°05S	012°14E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Stores	No	
012	14/03/2024	10:00	Container ship	Anchored	Men boarded the vessel and tied up a crewmember. They jumped into the water after being spotted.
	Nigeria	TTW	04°18N	003°20E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
013	14/05/2024	0:00	Cargo ship	Berthed	Men boarded the vessel and stole the outboard engine of a rescue boat before escaping.
	Guinea	TTW	09°30N	013°43W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	No	
014	27/05/2024	2:30	Tanker	Berthed	2 men boarded the vessel from a small boat. The alarm was raised, causing the men to escape with ship equipments.
	Ghana	TTW	04°52N	001°41W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
015	29/05/2024	23:10	Cargo ship	Sailing	9 men on a skiff boarded the vessel. 2 crewmembers were taken hostages. Crew's belongings and food were stolen. When the men left, the vessel sailed to Douala and was secured by local authorities.
	Equatorial Guinea	EEZ	03°12N	007°58E	
	Hijack/Kidnap ping	Yes	Crew's belongings	Yes	

016	05/06/2024	10:50	Tanker	Sailing	A skiff with 15 men approached the vessel at about 1 NM. Despite evasive manoeuvres, the skiff pursued the vessel for approximately 10 min.
	Gabon	EEZ	02°33S	009°05E	
	Suspicious approach	No	Nil	No	
017	20/06/2024	3:30	Cargo ship	Berthed	The crew noticed footprints near the hawse pipe area. Ship's stores were reported stolen.
	Angola	TTW	08°44S	013°19E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Stores	No	
018	03/07/2024	6:00	Tanker	Berthed	3 men armed with knives and guns boarded the vessel. All crew mustered in the citadel while calls for assistance were broadcast on VHF 16. Men left the vessel on a motor boat empty-handed.
	Gabon	TTW	00°17N	009°25E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	No	
019	13/08/2024	1:15	Supply vessel	Anchored	2 men were spotted by the crew. The alarm was raised causing the men to escape. Damage was reported and ship's stores were stolen.
	Côte d'Ivoire	TTW	05°16N	004°00W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Stores	No	
020	18/10/2024	22:19	Bulk carrier	Anchored	The crew noticed movement on the deck while the ship was anchored, and the crew mustered. Upon discovery, men escaped empty-handed.
	Ghana	TTW	04°54N	001°45W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
021	25/11/2024	19:30	Cargo ship	Sailing	1 skiff approached the vessel up to 1,5 NM. After more than 3 hours, it moved away.
	Guinea	EEZ	10°05N	016°12W	
	Suspicious approach	No	Nil	Unknown	
022	28/11/2024	3:40	Cargo ship	Berthed	3 men, armed with knives boarded the vessel.
	Nigeria	TTW	06°25N	003°21E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Stores	Unknown	
023	06/12/2024	2:45	Fishing vessel	Sailing	5 armed men attacked a fishing vessel. The captain is missing.
	Benin	TTW	06°13N	002°32E	
	Hijack/Kidnap ping	Yes - With Use	Nil	Yes	

024	07/12/2024	22:50	Bulk carrier	Anchored	3 men, armed with knives boarded the vessel.
	Ghana	TTW	04°53N	001°39W	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
025	21/12/2024	23:35	Cargo ship	Sailing	The vessel was approached and attacked by an unknown number of men onboard a small craft. Shots were heard. The crew members are safe.
	Equatorial Guinea	EEZ	01°37N	008°55E	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Nil	Yes	
026	21/12/2024	22:50	Supply vessel	Sailing	The vessel was boarded by 6 men. The crew had secure in the citadel. They are safe.
	Sao Tome and Principe	EEZ	01°59N	008°10E	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Nil	Yes	

D

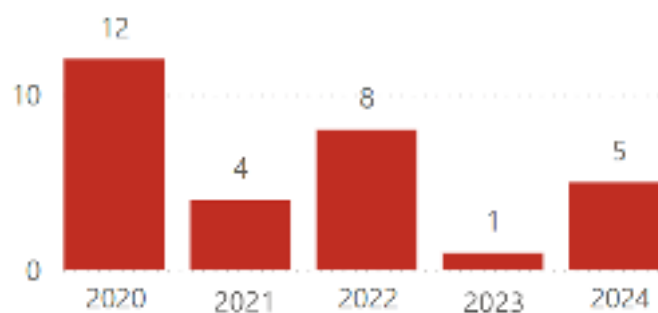
AMÉRIQUE LATINE ET ARC DES CARAÏBES

La piraterie et le brigandage restent à des niveaux élevés sur les 5 dernières années et se concentrent essentiellement sur l'arc Caribéen et la baie de Campêche. Ils représentent 36% des actes recensés au niveau mondial.

Pour mémoire, parmi les 124 événements enregistrés, la majorité des cas concerne des vols (94% des événements), parfois commis avec violence (8% des événements), et cible majoritairement des navires de plaisance (74% des cibles) bien souvent au mouillage et presque toujours dans les eaux territoriales (95% des événements).

Amérique latine

Mexique



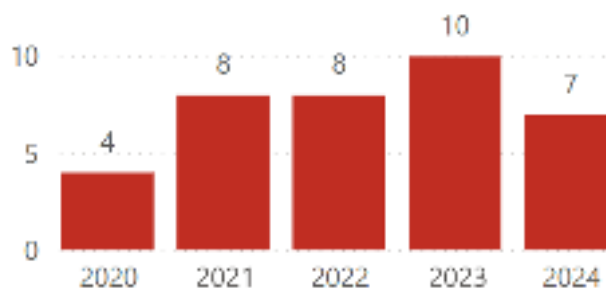
Après une véritable accalmie, durant laquelle un seul cas de brigandage avait été observé (vol sans violence le 08 juillet 2023 sur un *yacht* au mouillage à Cancun), la tendance est de nouveau à la hausse cette année. 3 événements se sont produits à proximité du port de Dos Bocas en baie de Campêche et concernent exclusivement des navires de type *Offshore Supply Vessel*. Ces actes de brigandage se sont déroulés de façon groupée entre le 06 et le 25 octobre. Deux plateformes, situées à moins de 15nm des côtes, ont également été ciblées en août et en septembre.

Les navires de type OSV et les plateformes pétrolières sont régulièrement la cible d'actes de brigandage ou de piraterie. Cela était déjà le cas en 2022 avec 5 navires de type OSV ciblés. En ce qui concerne l'attaque de plateformes pétrolières en baie de Campêche, cette pratique, pouvant s'étendre jusqu'à 130nm des côtes, avait déjà suscité l'inquiétude de parlementaires mexicains en 2018.

Les navires de pêche sont les principaux vecteurs utilisés par les assaillants, eux-mêmes bien souvent armés et agressifs. Les équipements de plongée, les effets personnels des membres d'équipage et les équipements du navire sont les cibles les plus courantes de ces actes de piraterie et de crime maritime.

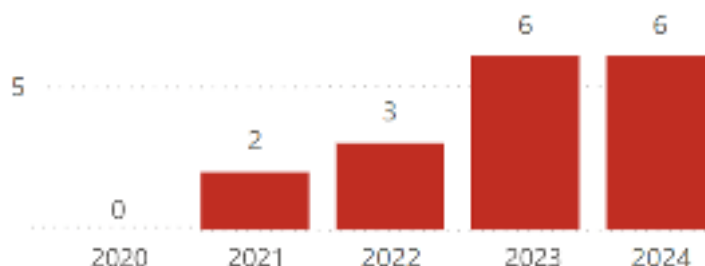
Bien que dans la plupart des cas, aucun membre d'équipage n'ait été blessé, les incidents peuvent causer des dommages matériels et perturber les opérations commerciales.

Panama



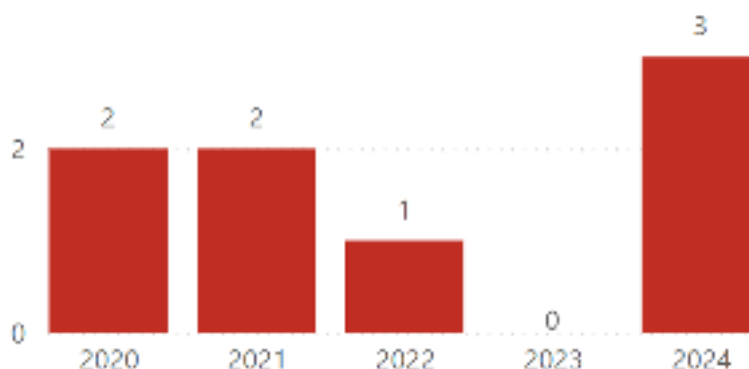
Après 4 années de hausse, la tendance est de nouveau à la baisse cette année. Les incidents maritimes au Panama concernent les navires de plaisance dans la quasi-totalité des cas et ceci depuis 2020. Les yachts sont ainsi ciblés dans 83% des cas, pour les annexes cela concerne 10% des cas et pour les voiliers 3%. Un seul navire de commerce a été la cible d'une tentative de brigandage au cours de cette période (21 avril 2023). Ces actes de brigandage touchent tout particulièrement les zones de mouillage prisées des archipels de San Blas, de Bocas del Toro et des Perles. A noter que la majorité des vols sont effectués au mouillage ou éventuellement à quai, et bien souvent sans violence.

Honduras



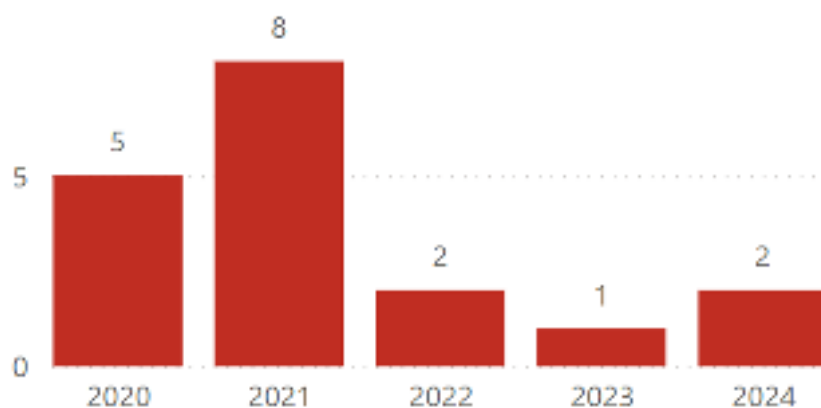
La tendance se stabilise après une hausse ininterrompue entamée en 2020. Les événements sécuritaires ne concernent que des *yachts* au mouillage dans les eaux territoriales, plus précisément dans les îles de la Bahia (Roatan et Utila). Il s'agit exclusivement de vols d'opportunité effectués sans violence. Le dernier acte de brigandage agressif a été effectué sur un yacht au large de Roatan le 18 avril 2023. L'équipage avait alors été menacé avec des armes de poing, puis ligoté pendant le saccage du navire.

Guatemala



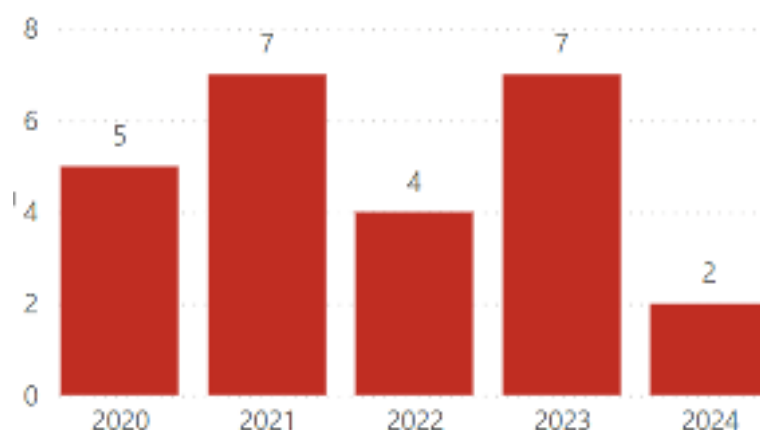
L'année 2024 vient interrompre une baisse continue des actes de brigandage initiée en 2018. Les 4 événements observés sont des vols d'opportunité menés sans violence à quai à Linvingston voire au mouillage dans le Rio Dulce. Au-delà de cette année, aucun acte violent n'a été observé depuis 2020.

Equateur



La criminalité maritime reste à un niveau bas au large de l'Equateur. Les deux événements observés concernent des navires de pêche. Le 1^{er} navire a subi une attaque particulièrement violente à proximité de Puerto Bolivar avec *a priori* au moins 5 morts. Le 2^{ème} incident est quant à lui bien moins violent et concerne des vols de pièces de moteurs à une centaine de nautiques au large de Jama.

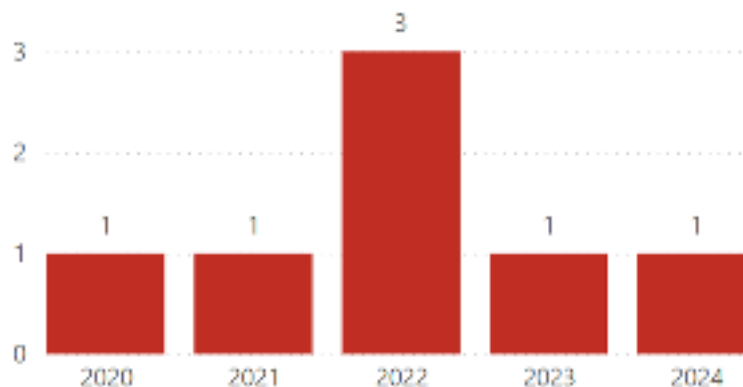
Colombie



Le nombre d'événements sécuritaires au large de la Colombie a atteint son niveau le plus bas sur 10 ans. Les deux actes enregistrés concernent des attaques menées par des groupes de 3 à 4 personnes armées et à proximité des côtes. La première attaque a visé un yacht au mouillage au Cap de la Vela, la seconde, un pétrolier également au mouillage à proximité de Carthagène. Ces deux attaques ont finalement été déjouées.

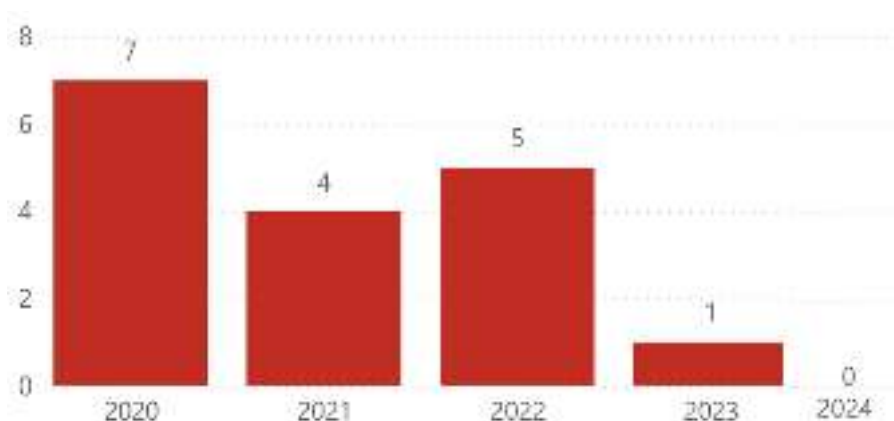
Les actes de brigandage sont majoritairement peu violents, avec des assaillants qui s'échappent rapidement et sans confrontation après avoir été détectés. Pour autant, les actes de brigandage peuvent être ponctuellement bien plus agressifs. Cela a notamment été le cas au large de l'île Tortuguilla, le 19 mai 2023, avec l'attaque, le saccage d'un yacht et la séquestration de son équipage par des hommes équipés d'armes automatiques.

Venezuela



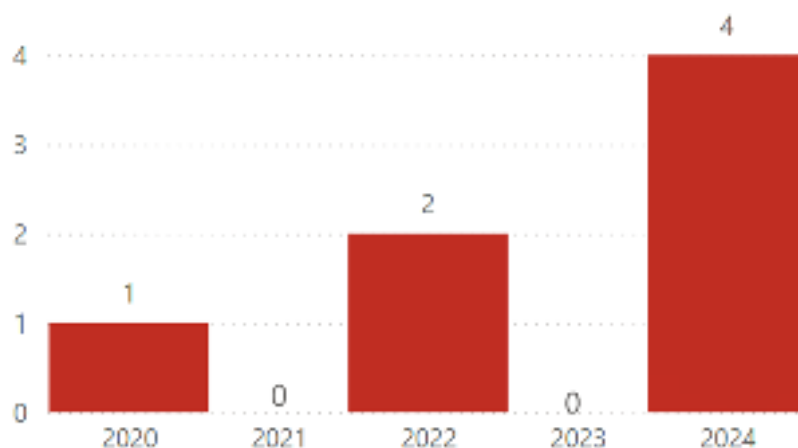
Les approches du Venezuela concentrent peu d'événements dans nos bases de données. Sur les 5 dernières années, le MICA Center dénombre 5 actes de vols et d'approches relativement peu violents, et 2 autres bien plus agressifs. Le premier concerne la prise de contrôle d'un yacht par une vingtaine de pirates armés, le 15 septembre 2021, au large de la péninsule de Paria. Le second est survenu le 7 décembre 2024 avec l'attaque d'un catamaran en route, par 4 hommes armés, dans l'archipel de Los Testigos.

Brésil



Le MICA Center n'a enregistré aucun événement sécuritaire au large du Brésil cette année. Sur les 5 dernières années, la vingtaine d'actes de brigandage enregistrée concerne majoritairement des navires de commerce mouillés au large de Macapa.

Guyana



La situation sécuritaire au large du Guyana reste relativement calme. La base de données du MICA Center compte seulement une dizaine d'incidents sur une dizaine d'années. La majorité concerne des vols d'opportunité, menés sans trop de violence, sur des navires de commerce au mouillage de Georgetown. Le dernier acte observé est un vol sur un pétrolier le 22 décembre au même mouillage.

Arc Caribéen

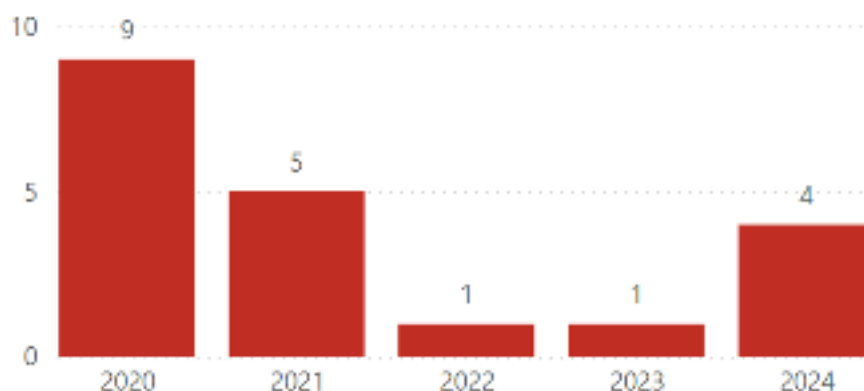
Une grande part des événements sécuritaires de la région se concentre autour de l'arc Caribéen avec 93 incidents soit 75% de l'ensemble du volume observé. Cela représente concrètement une hausse de 50% par rapport à 2023 et 30% par rapport à la moyenne des cinq dernières années.

Plus en détail, ces actes de brigandage ciblent dans l'écrasante majorité (95% des cas) des navires de plaisance (68% des yachts, 21% des annexes ou semi-rigides, 6% des voiliers). Les quelques cas liés à des navires de commerce se concentrent exclusivement aux abords d'Haïti. Enfin ces événements sont dans la majorité des vols d'opportunité commis sans violence (93% des cas). Les sept cas les plus agressifs ont été observés au large d'Haïti et à la marge à la Grenade, à Sainte-Lucie et Sint-Maarten.

- Les îles les plus ciblées cette année sont Saint-Martin, Sint-Marten (Simpson Bay), et la Martinique (Cul de sac - Le Marin). Enfin, la recrudescence la plus vive de la criminalité maritime s'observe dans les localités suivantes :
- Les îles Vierges britanniques avec 16 événements en 2024 et aucun répertorié en 2023. Les localisations les plus ciblées sont les îles Jost Van Dyke, Tortola ainsi que White Bay ;
- La Grenade avec 14 événements en 2024 contre 9 en 2023. Les points chauds identifiés sont Saint-Georges, Woburn Bay, Halifax Bay, Prickly Bay et Tyrrel Bay ;
- La Martinique avec 13 événements contre 5 l'année précédente. Les principaux points ciblés sont Le Marin et Sainte-Anne ;
- Sint Maarten avec 16 événements en 2024 et quasiment aucun en 2023, avec comme principaux points ciblés Simpson Bay, Grande Bay et Little Bay ;

- Sainte-Lucie avec 9 événements contre 5 en 2023, l'ensemble des points de mouillage de l'île est concerné ;
- Enfin l'île principale de Saint-Vincent-et-les-Grenadines avec 5 événements cette année et aucun précédent en 2023.

Haïti



L'année 2024 a été marquée par des actes de brigandage particulièrement violents, principalement à Port au Prince. Les 4 événements concernent des attaques armées menées sur des porte-conteneurs par des gangs agissant en toute impunité. Dans la majorité des cas observés, les assaillants ne se contentent pas uniquement de vol mais prennent également en otage des membres d'équipage.

Les données du MICA Center sont loin d'être exhaustives, aussi la violence endémique de l'île a été reportée dans la presse avec la mention d'attaques régulières menées par des gangs à l'encontre de navires de commerce à Port au Prince.

Cette violence ne concerne pas uniquement les navires de commerce, elle s'est déjà orientée vers d'autres types de navires. En effet, les attaques de voiliers se sont multipliées ces dernières années notamment au large de Carrefour, de l'Arcahaie, de Minoterie et dans la baie de Port au Prince.

Srl	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human - goods	Authorities informed	
001	02/01/2024	23:00	Yacht	Anchored	Men attempted to board the vessel but were repelled by the crew using hockey sticks.
	Sint Maarten	TTW	18°01N	063°05W	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
002	06/01/2024	22:00	Dinghy	Anchored	A locked dinghy was stolen, then recovered ashore without its equipments.
	British Virgin Islands	TTW	18°26N	064°45W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
003	07/01/2024	Unknown	Yacht	Anchored	3 men attempted to board the vessel from a dinghy. When the owners woke up, the men fled empty-handed.
	Saint Lucia	TTW	13°50N	061°04W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
004	11/01/2024	5:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and unlocked dinghy was stolen.
	Panama	TTW	09°17N	079°58W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
005	25/01/2024	Unknown	Sailing vessel	Anchored	A paddle board was stolen from a dinghy.
	Grenada	TTW	12°00N	061°45W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
006	30/01/2024	Unknown	Dinghy	Anchored	A fuel tank was stolen from a locked dinghy.
	Sint Maarten	TTW	18°01N	063°05W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
007	30/01/2024	Unknown	Dinghy	Anchored	A dinghy was stolen.
	Guadeloupe	TTW	15°51N	061°35W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	

008	02/02/2024	Unknown	Dinghy	Anchored	An unlocked and engineless dinghy was stolen.
	Saint Vincent & Grenadines	TTW	13°15N	061°15W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
009	05/02/2024	Unknown	Yacht	Anchored	Men stole personal items from a yacht.
	Panama	TTW	09°29N	078°45W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Crew's belongings	Yes	
010	05/02/2024	Unknown	Dinghy	Anchored	A dinghy was stolen.
	U.S.A	TTW	18°19N	064°47W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship stolen	Unknown	
011	05/02/2024	Unknown	Dinghy	Anchored	A dinghy was stolen.
	Sint Maarten	TTW	18°03N	063°05W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship stolen	Yes	
012	11/02/2024	22:45	Sailing vessel	Anchored	A cable-locked and in-the-water dinghy was stolen from a catamaran.
	Grenada	TTW	12°29N	061°28W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
013	11/02/2024	Unknown	Dinghy	Anchored	A dinghy was stolen.
	Grenada	TTW	11°59N	061°45W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship stolen	Yes	
014	15/02/2024	1:00	Sailing vessel	Anchored	Men boarded the vessel and unsuccessfully attempted to enter the cabin. They stole personal items from a hatch before fleeing.
	Grenada	TTW	12°00N	061°44W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes	
015	16/02/2024	18:00	Sailing vessel	Anchored	Men boarded the vessel, killed the 2 owners and stole some items. 3 men were arrested.
	Grenada	TTW	12°01N	061°45W	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes - with intervention	

016	27/02/2024	23:00	Yacht	Anchored	A yacht's fuel line and paddles were stolen.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°17N	061°14W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
017	29/02/2024	1:00	Yacht	Anchored	An unlocked dinghy was stolen.
	British Virgin Islands	TTW	18°28N	064°37W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
018	02/03/2024	23:00	Yacht	Anchored	3 men attempted to board the vessel. They threatened the crew and threw stones from the dock before leaving empty handed.
	Saint Lucia	TTW	13°45N	061°00W	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Nil	Yes	
019	03/03/2024	4:00	Yacht	Anchored	Men stole ship equipments from a locked dinghy.
	Sint Maarten	TTW	18°03N	063°07W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	No	
020	03/03/2024	17:00	Yacht	Anchored	A locked dinghy was stolen.
	Sint Maarten	TTW	18°03N	063°07W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
021	07/03/2024	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and double-line-locked dinghy was stolen.
	Antigua and Barbuda	TTW	17°33N	061°46W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
022	07/03/2024	23:00	Yacht	Anchored	2 men boarded the vessel and were successively discovered by the crew, causing them to flee empty handed. Later, a boat with 3 men on board approached the vessel and fled when spotted.
	Saint Lucia	TTW	14°05N	060°58W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes	
023	15/03/2024	6:00	Yacht	Anchored	2 fishing rods were stolen from an unlocked yacht.
	Honduras	TTW	16°17N	086°35W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	

024	16/03/2024	23:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and not locked dinghy, as well as an outboard motor and fuel tank were stolen.
	British Virgin Islands	TTW	18°26N	064°45W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
025	18/03/2024	2:40	Cargo ship	Berthed	A vessel was hit by gunfire.
	Haiti	TTW	18°33N	072°21W	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Nil	Yes	
026	25/03/2024	1:10	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen. The owners recovered it after paying a ransom.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	12°35N	061°24W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
027	27/03/2024	20:30	Yacht	Anchored	3 masked men armed with metal poles attempted to board the vessel from a boat. The crew thwarted the attack using bear spray.
	Colombia	TTW	12°11N	072°09W	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
028	29/03/2024	Unknown	Dinghy	Berthed	Men boarded the boat and stole engine spare parts.
	British Virgin Islands	TTW	18°23N	064°42W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
029	01/04/2024	6:30	Yacht	Anchored	An in-the-water and not locked dinghy was stolen.
	Guadeloupe	TTW	16°10N	061°46W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship stolen	Yes	
030	02/04/2024	3:00	Yacht	Anchored	Men attempted to board the vessel.
	Saint Kitts and Nevis	TTW	17°11N	062°37W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes	
031	04/04/2024	1:00	Dinghy	Anchored	Fuel was stolen from a dinghy fuel tank.
	Martinique	TTW	14°28N	060°51W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	

032	04/04/2024	Unknown	Cargo ship	Unknown	The vessel was hijacked by armed men. 2 days later, local police managed to free the vessel. Several men were killed and 2 police officers injured.
	Haiti	TTW	18°34N	072°20W	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Unknown	Yes - with intervention	
033	05/04/2024	1:00	Dinghy	Anchored	A fuel tank was stolen from an in-the-water and not locked dinghy.
	Martinique	TTW	14°28N	060°52W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
034	06/04/2024	10:00	Yacht	Anchored	A handheld VHF radio was stolen onboard a yacht.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°18N	061°16W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	No	
035	06/04/2024	11:00	Dinghy	Berthed	The outboard engine's choke assembly of a dinghy was stolen.
	Martinique	TTW	14°23N	060°52W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
036	09/04/2024	Unknown	Yacht	Anchored	The crew spotted a man attempting to steal the dinghy, causing him to escape empty-handed.
	Sint Maarten	TTW	18°03N	063°05W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes	
037	09/04/2024	Unknown	Yacht	Anchored	An in-the-water and unlocked dinghy was stolen.
	Sint Maarten	TTW	18°02N	063°06W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
038	10/04/2024	Unknown	Yacht	Anchored	A charter yacht had their in-the-water and not locked dinghy stolen.
	British Virgin Islands	TTW	18°26N	064°43W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
039	12/04/2024	19:48	Container ship	Berthed	The vessel was boarded by 3 men armed with knives. The alarm was raised, the crew mustered and the perpetrators escaped.
	Guyana	TTW	06°48N	058°10W	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Unknown	Yes - with intervention	

040	13/04/2024	Unknown	Cargo ship	Sailing	Heavily armed people hijacked the ship and kidnapped its 6 crew members.
	Haiti	TTW	18°34N	072°20W	
	Hijack/Kidnapping	Yes - With Use	Unknown	Unknown	
041	14/04/2024	Unknown	Yacht	Anchored	Fenders and a spring line were stolen on an unoccupied yacht
	Saint Lucia	TTW	14°04N	060°57W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
042	16/04/2024	5:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and no locked dinghy was stolen. The dinghy was recovered ashore the next morning but the engine was missing.
	Puerto Rico	TTW	18°27N	066°32W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
043	20/04/2024	1:00	Yacht	Anchored	A man boarded the yacht and stole items.
	Sint Maarten	TTW	18°02N	063°06W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Crew's belongings	Yes	
044	20/04/2024	21:00	Yacht	Anchored	An unlocked dinghy was stolen.
	Martinique	TTW	14°26N	060°53W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
045	21/04/2024	20:00	Yacht	Anchored	A charter yacht had its unlocked dinghy stolen from the dinghy dock.
	British Virgin Islands	TTW	18°42N	064°21W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
046	24/04/2024	20:00	Yacht	Anchored	Navigation lights were stolen on a dinghy
	Antigua and Barbuda	TTW	17°00N	061°46W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
047	28/04/2024	14:00	Yacht	Anchored	An 18ft wooden boat was stolen.
	Grenada	TTW	12°02N	061°44W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	

048	30/04/2024	18:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen.
	Martinique	TTW	14°44N	061°44W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
049	03/05/2024	0:22	Yacht	Anchored	A yacht was boarded and crew's belongings were stolen.
	British Virgin Islands	TTW	18°23N	064°42W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Crew's belongings	Yes	
050	04/05/2024	3:38	Yacht	Anchored	An unlocked dinghy was stolen.
	Sint Maarten	TTW	18°22N	063°06W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
051	08/05/2024	3:00	Yacht	Anchored	An engine was stolen on an occupied yacht.
	Saint Lucia	TTW	13°45N	061°00W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
052	08/05/2024	3:30	Yacht	Anchored	2 fishing rods were stolen on a yacht
	Saint Lucia	TTW	13°45N	061°00W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
053	10/05/2024	1:30	Yacht	Anchored	Men stole items on a yacht.
	Honduras	TTW	16°21N	086°27W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Crew's belongings	Yes	
054	13/05/2024	1:00	Yacht	Anchored	An unoccupied yacht berthed was burglarized.
	Honduras	TTW	16°21N	086°27W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
055	19/05/2024	17:00	Yacht	Anchored	A yacht was boarded and 2 fishing rods were stolen.
	Honduras	TTW	16°16N	086°35W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	

056	22/05/2024	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and locked dinghy was stolen.
	British Virgin Islands	TTW	18°25N	064°34W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
057	26/05/2024	19:00	Yacht	Anchored	An unlocked dinghy was stolen.
	British Virgin Islands	TTW	18°26N	064°45W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
058	02/06/2024	0:15	Yacht	Anchored	A spare fuel tank was stolen on a yacht.
	Panama	TTW	09°17N	082°23W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
059	05/06/2024	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and unlocked dinghy was stolen.
	U.S. Virgin Islands	TTW	17°45N	064°33W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
060	17/06/2024	0:50	Yacht	Anchored	A chain locked dinghy with an outboard engine was stolen. It was found the next day without the engine. A second dinghy engine was also stolen from a nearby dock the same night.
	Netherlands Antilles	TTW	12°08N	068°16W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
061	20/06/2024	21:00	Yacht	Anchored	An unlocked dinghy was stolen.
	Martinique	TTW	14°26N	060°52W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
062	22/06/2024	22:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen.
	U.S. Virgin Islands	TTW	18°19N	064°57W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
063	26/06/2024	0:36	Yacht	Anchored	Men entered the unlocked salon and stole cash and personal items.
	ST Vincent & Grenadines	TTW	13°00N	061°14W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	

064	28/06/2024	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and unlocked dinghy was stolen.
	Grenada	TTW	12°06N	061°44W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
065	30/06/2024	2:00	Yacht	Anchored	A chain locked outboard engine was stolen.
	Guatemala	TTW	15°37N	088°59W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
066	01/07/2024	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and unlocked pleasure craft was stolen.
	Panama	TTW	09°20N	082°14W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
067	02/07/2024	3:30	Yacht	Anchored	An unlocked outboard engine was stolen from a dinghy.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°41N	061°36W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
068	13/07/2024	20:00	Yacht	Anchored	Men broke into a locked catamaran and stole personal items.
	Grenada	TTW	12°02N	061°45W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Crew's belongings	Yes	
069	14/07/2024	1:00	Yacht	Anchored	A battery was stolen from an in-the-water dinghy.
	Guatemala	TTW	15°41N	088°56W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
070	15/07/2024	1:00	Yacht	Anchored	A fuel line and tank were stolen from their in-the-water dinghy.
	Guatemala	TTW	15°40N	088°57W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
071	19/07/2024	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and unlocked dinghy was stolen.
	Martinique	TTW	14°25N	060°53W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	

072	23/07/2024	1:00	Yacht	Anchored	A dinghy and a outboard engine were stolen from a yacht.
	Martinique	TTW	14°25N	060°50W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
073	23/07/2024	1:00	Yacht	Anchored	A dinghy and outboard engine were stolen from a yacht.
	Grenada	TTW	11°59N	061°45W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
074	26/07/2024	1:00	Dinghy	Anchored	A dinghy and outboard engine were reported stolen.
	British Virgin Islands	TTW	18°24N	064°36W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
075	27/07/2024	1:00	Yacht	Anchored	A dinghy and outboard engine were stolen from a chartered vessel.
	British Virgin Islands	TTW	18°25N	064°39W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
076	27/07/2024	1:00	Yacht	Anchored	A kayak tied to an anchored yacht was stolen.
	Martinique	TTW	14°27N	060°52W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
077	30/07/2024	3:37	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen.
	Grenada	TTW	12°06N	061°44W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
078	31/07/2024	1:00	Yacht	Anchored	A paddle moored to an anchored yacht was stolen.
	Netherlands Antilles	TTW	12°04N	068°51W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
079	05/08/2024	2:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen during a power outage.
	Sint Maarten	TTW	18°01N	063°05W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	

080	07/08/2024	3:53	Yacht	Anchored	A pleasure craft was boarded. Dinghy and crew belongings were stolen.
	Saint Lucia	TTW	14°04N	060°57W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
081	10/08/2024	1:20	Yacht	Anchored	A yacht was stolen from its mooring overnight.
	Martinique	TTW	14°36N	061°06W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
082	11/08/2024	Unknown	Fishing vessel	Berthed	A fishing vessel was attacked by armed men who killed an unknown number of crew members and set the boat on fire. Local fishermen subsequently recovered five dead bodies from the water.
	Ecuador	TTW	03°12S	080°01W	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Unknown	Unknown	
083	15/08/2024	2:45	Other	Anchored	A fishing boat came alongside the platform and armed men boarded the rig and overpowered the crew. Men stole diving gears.
	Mexico	EEZ	18°44N	093°07W	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Ship equipments	Unknown	
084	17/08/2024	1:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen from the deck of an unoccupied yacht.
	Grenada	TTW	11°59N	061°45W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
085	28/08/2024	7:30	Tanker	Anchored	4 men attempted to board the vessel via the hawse pipe from a small wooden boat. Upon discovery by the crew, the men aborted the attempt.
	Colombia	TTW	10°19N	075°32W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
086	31/08/2024	Unknown	Dinghy	Anchored	A locked dinghy was stolen.
	Martinique	TTW	14°28N	060°52W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship stolen	Yes	
087	10/09/2024	Unknown	Cargo ship	Anchored	The vessel was boarded and 2 crew members were abducted, and released 2 weeks later against a ransom.
	Haiti	TTW	18°33N	072°21W	
	Hijack/Kidnap ping	Unknown	Unknown	Yes	

088	12/09/2024	7:00	Other	Anchored	6 men on a motorboat boarded the rig, stole undisclosed items and escaped. 2 other rigs were also boarded in the Sonda de Campeche area.
	Mexico	TTW	18°51N	092°28W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes - with intervention	
089	15/09/2024	21:30	Dinghy	Berthed	A locked dinghy was stolen.
	Netherlands Antilles	TTW	12°04N	068°51W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship stolen	Yes	
090	22/09/2024	5:00	Supply vessel	Berthed	4 men approached the vessel in a small craft with 2 of them boarding the vessel. They were spotted by the crew, the alarm was raised causing them to flee.
	Guyana	TTW	06°46N	058°10W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
091	23/09/2024	Unknown	Supply vessel	Berthed	4 men approached in a canoe, and boarded the vessel.
	Guyana	TTW	06°46N	058°10W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Unknown	Yes	
092	23/09/2024	Unknown	Yacht	Anchored	Fuel from the dinghy tank was stolen overnight.
	Grenada	TTW	12°00N	061°44W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	
093	06/10/2024	1:15	Supply vessel	Sailing	5 armed men boarded the vessel and stole crew's belongings, before escaping in a small craft.
	Mexico	TTW	18°30N	093°13W	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Crew's belongings	Yes	
094	13/10/2024	Unknown	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen.
	Saint lucia	TTW	14°04N	060°57W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
095	14/10/2024	1:00	Supply vessel	Sailing	4 armed men approached the vessel via a small fishing boat. Crew's belongings and ship equipments were stolen. Whilst onboard the men also forced members of the crew to provide details of their bank accounts and made online transfers of cash.
	Mexico	EEZ	18°22N	093°49W	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	

096	15/10/2024	0:30	Supply vessel	Sailing	The Offshore Supply Vessel was operating close to a rig when a small fast fishing vessel approached. The vessel moved closer to the rig to benefit from it's additional lighting resulting in the fishing vessel from aborting its approach.
	Mexico	EEZ	18°20N	093°52W	
	Other	Unknown	Nil	Yes	
097	15/10/2024	11:20	Supply vessel	Sailing	The vessel was approached by a fast fishing boat with 4 men aboard. The small vessel approached and left the area.
	Mexico	EEZ	18°20N	093°52W	
	Other	Unknown	Nil	Yes	
098	23/10/2024	Unknown	Yacht	Drifting	A dinghy was stolen.
	Saint Kitts and Nevis	TTW	17°08N	062°37W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
099	25/10/2024	2:00	Supply vessel	Sailing	Men aboard a fishing vessel approached, boarded the Offshore Supply vessel and stole ship equipments and crew's belongings.
	Mexico	TTW	18°24N	093°46W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
100	26/10/2024	Unknown	Fishing vessel	Sailing	4 fishing vessels were boarded by men aboard 6 vessels. Men stole the engines and left the 4 vessels adrift.
	Ecuador	EEZ	00°06N	082°51W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
101	27/10/2024	Unknown	Dinghy	Berthed	Men stole a dinghy.
	Martinique	TTW	14°32N	061°03W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship stolen	Yes	
102	06/11/2024	Unknown	Dinghy	Berthed	Men stole a dinghy.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°40N	061°37W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship stolen	Yes	
103	11/11/2024	Unknown	Yacht	Berthed	Men boarded the yacht and stole items.
	Grenada	TTW	12°27N	061°29W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes	

104	19/11/2024	Unknown	Yacht	Berthed	Men stole a dinghy from a yacht.
	British Virgin Islands	TTW	18°26N	064°45W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
105	20/11/2024	Unknown	Dinghy	Berthed	Men stole a dinghy.
	Martinique	TTW	14°28N	060°52W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship stolen	Yes	
106	20/11/2024	Unknown	Yacht	Berthed	Men stole a dinghy from a yacht.
	Guadeloupe	TTW	16°15N	061°16W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
107	21/11/2024	Unknown	Unknown	Berthed	Men boarded the yacht and stole cash, credit cards.
	Saint Lucia	TTW	13°51N	061°03W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes	
108	24/11/2024	Unknown	Unknown	Berthed	Men boarded a catamaran and stole crew's belongings.
	Saint Kitts and Nevis	TTW	17°17N	062°43W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes	
109	01/12/2024	Unknown	Yacht	Sailing	The yacht was followed by a fishing vessel at 1,7 NM during 30 minutes. A second vessel was spotted at 2,8 NM and a third on the stern. After 1 hour, the fishing vessels turned back.
	Honduras	TTW	16°29N	082°55W	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
110	06/12/2024	Unknown	Dinghy	Berthed	A dinghy was stolen.
	British Virgin Islands	TTW	18°25N	064°37W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship stolen	Yes	
111	07/12/2024	Unknown	Dinghy	Berthed	A dinghy was stolen.
	British Virgin Islands	TTW	18°26N	064°43W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship stolen	Yes	

112	07/12/2024	Unknown	Sailing vessel	Sailing	The catamaran was approached by a panga with 3 to 4 men, and boarded by 2 armed men with guns. A crewmember intercepted one of them, disarmed him before pushing him off the boat, and another was pushed overboard.
	Venezuela	EEZ	11°27'N	063°23'W	
	Attack/Boarding	Unknown	Nil	Yes	
113	08/12/2024	Unknown	Sailing vessel	Berthed	Men boarded the catamaran and stole crew's belongings.
	Sint Maarten	TTW	18°02'N	063°06'W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes	
114	08/12/2024	Unknown	Yacht	Berthed	Men attempted to board a yacht.
	Sint Maarten	TTW	18°03'N	063°06'W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Nil	Yes	
115	08/12/2024	Unknown	Dinghy	Berthed	Men stole a dinghy.
	Sint Maarten	TTW	18°03'N	063°05'W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship stolen	Yes	
116	13/12/2024	Unknown	Dinghy	Berthed	Men stole a dinghy.
	British Virgin Islands	TTW	18°26'N	064°43'W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship stolen	Yes	
117	14/12/2024	Unknown	Yacht	Berthed	Men stole a dinghy from a yacht.
	British Virgin Islands	TTW	18°26'N	064°43'W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
118	14/12/2024	Unknown	Yacht	Berthed	Men stole items from an unoccupied yacht.
	Sint Maarten	TTW	18°01'N	063°05'W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes	
119	14/12/2024	Unknown	Yacht	Anchored	Men boarded an anchored yacht and stole tools and crew's belongings.
	Panama	TTW	09°20'N	082°14'W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes	

120	20/12/2024	Unknown	Yacht	Berthed	Men stole items from an unoccupied yacht.
	Panama	TTW	09°36N	079°35W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes	
121	21/12/2024	2:00	Yacht	Berthed	A man boarded the yacht, but the security system's alarm sounded, causing him to escape empty-handed.
	Sint Maarten	TTW	18°03N	063°05W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes	
122	21/12/2024	22:00	Other	Berthed	A panga boat was stolen and later recovered. Ship equipments were stolen.
	Honduras	TTW	16°24N	086°17W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship stolen	Yes - with intervention	
123	22/12/2024	13:00	Tanker	Berthed	5 armed men boarded the vessel, broke the security locks from the ship's stores and took paints and ropes. The AB on duty was threatened at gunpoint not to raise the alarm.
	Guyana	TTW	06°42N	058°11W	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Stores	Yes	
124	22/12/2024	Unknown	Sailing vessel	Berthed	Men stole a dinghy from a catamaran.
	Grenada	TTW	12°27N	061°29W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship stolen	Yes	
125	25/12/2024	Unknown	Yacht	Anchored	Men boarded a yacht and stole crew's belongings.
	Sint Maarten	TTW	18°01N	063°05W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes	
126	29/12/2024	3:30	Yacht	Anchored	Men stole a dinghy from a yacht.
	Panama	TTW	09°20N	082°12W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	

E

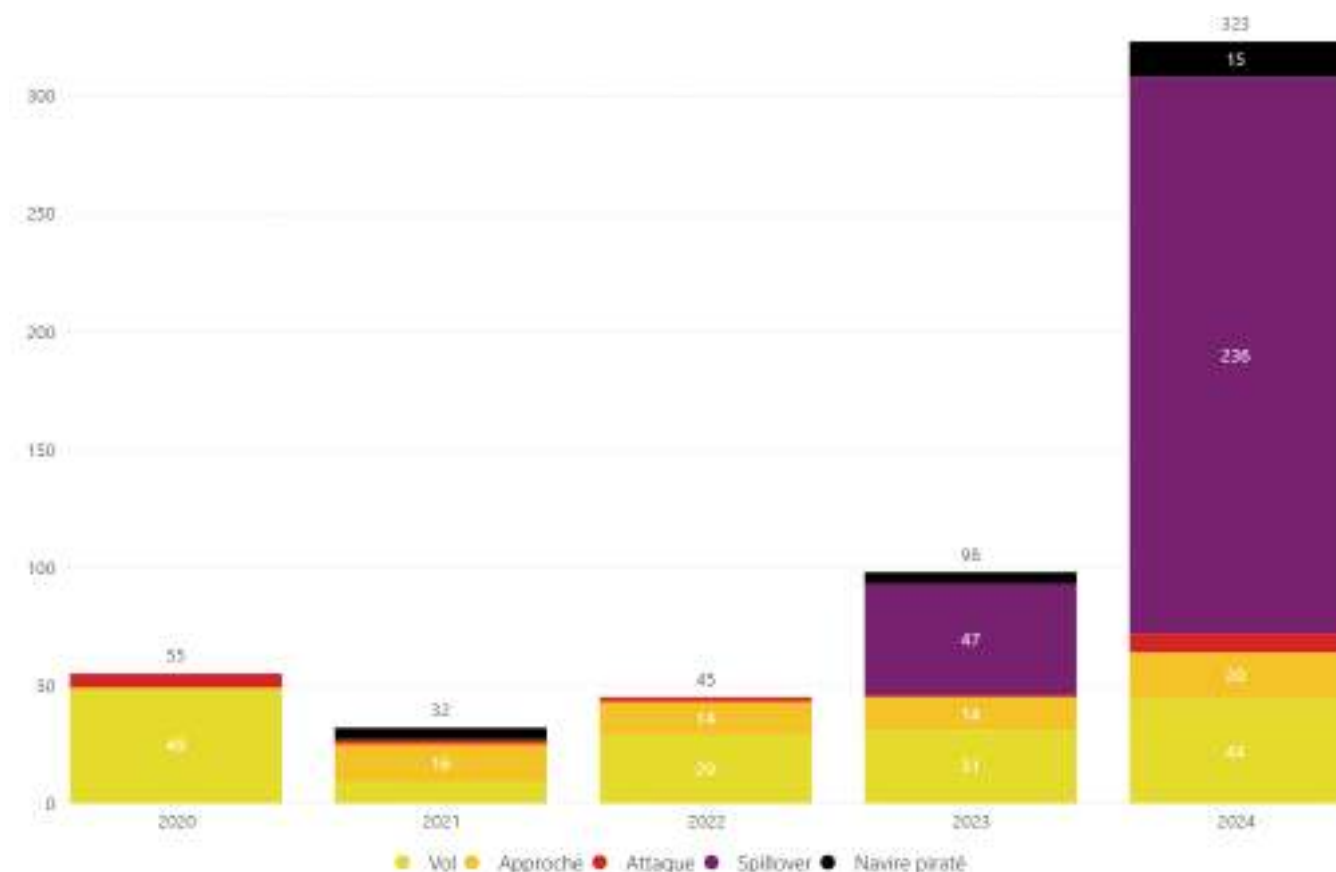
OCÉAN INDIEN

Les attaques houthistes représentent l'écrasante majorité des événements enregistrés dans l'océan Indien avec 236 événements. Même si elle n'est plus représentative de la dangerosité de la région, **la piraterie (approche, attaque et prise de contrôle) n'est pas en reste et a augmenté incontestablement cette année (+110%).** Elle se focalise aussi bien sur des navires de pêche (47%) que sur des navires de commerce (53%).

En ce qui concerne les attaques et les prises de contrôle, la répartition n'est plus la même avec 16 navires de pêche et 6 navires de commerce (MV *LILA NORFOLK*, MV *ABDULLAH*, MV *YAMILAH III*, MV *CHRYSTAL ARTIC*, MV *BASILISK*, MV *WAIMEA*).

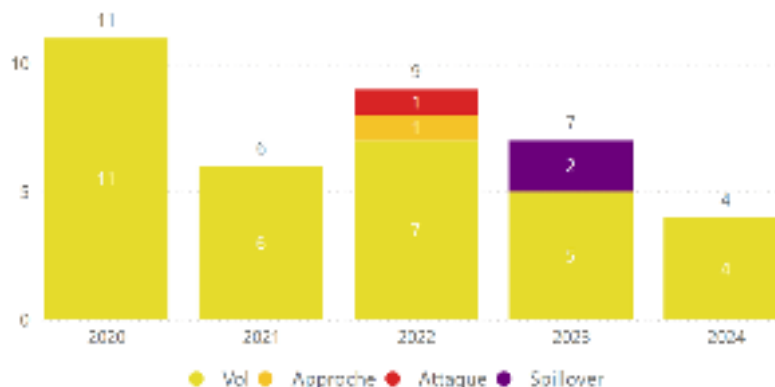
Les actes de « blocking and trapping » restent à la marge avec deux navires saisis par les gardiens de la révolution (MV *SAINT NIKOLA*, MV *MSC ARIES*).

Evènements «piraterie»



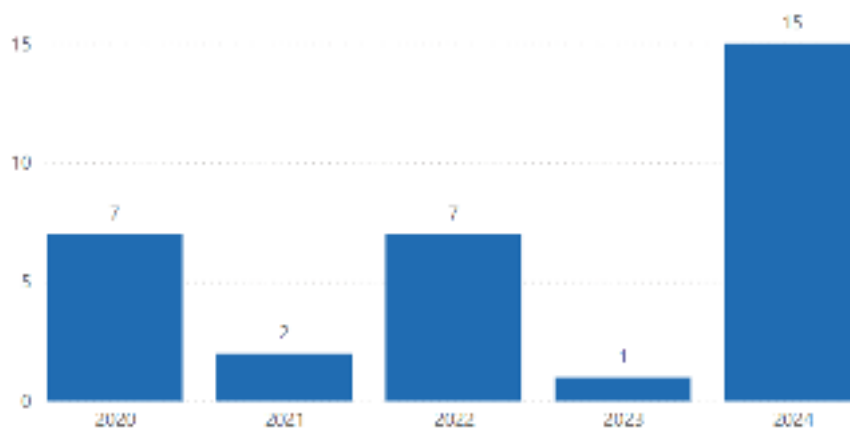
Analyse par Etat côtier

Inde



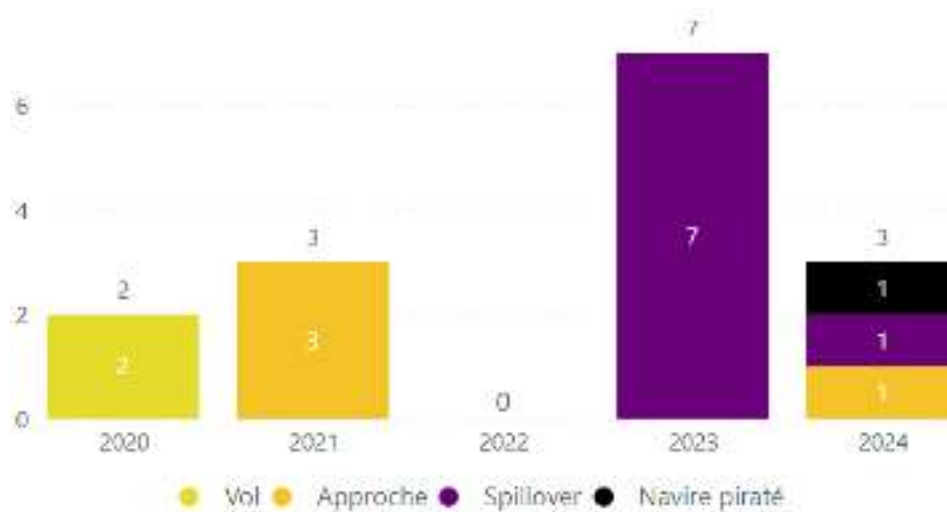
La situation au large de l'Inde est restée calme cette année avec seulement 4 événements de brigandage réalisés sans aucune violence. 3 cas ont été observés sur des navires ou barges au mouillage ou à quai aussi bien sur la côte Est (Kodiyakarai, Kakinada) que sur la côte Ouest (Alang). Au regard de l'historique, il n'y a pas d'événement particulièrement violent ou dimensionnant au large de l'Inde sur les dernières années.

Bangladesh



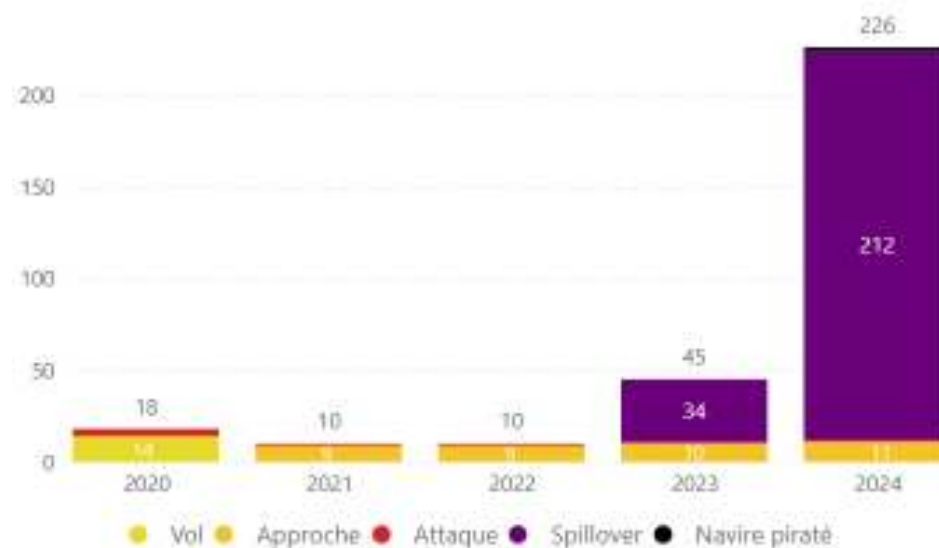
Cette année, les événements de brigandage ont fortement augmenté. Ils concernent exclusivement des navires de commerce au mouillage, en particulier dans le port et à proximité de **Chittagong**. Dans la majorité des cas, les auteurs sont armés et peuvent agir avec violence (30% des cas). Les équipages ont réussi à dissuader les auteurs dans la plupart des cas en activant les alarmes d'intrusion (60% des cas). Le dernier incident d'ampleur date du 21 novembre 2022 avec un abordage du porte-conteneurs MV AS ELENA par 18 hommes armés à 17h45 au large de Mongla.

Oman



Les 2 événements principaux concernent le déroutement forcé du *MV SAINT NIKOLA* par les gardiens de la révolution le 11 janvier, ainsi qu'une attaque houthiste menée sans succès à l'encontre du *MV MAERSK SENTOSA*. Les approches d'Oman sont essentiellement impactées depuis 2023 par les actions houthistes. Le troisième événement observé, cette année, concerne une possible approche suspecte dont les caractéristiques ne permettent pas de la lier de façon certaine à une activité de piraterie.

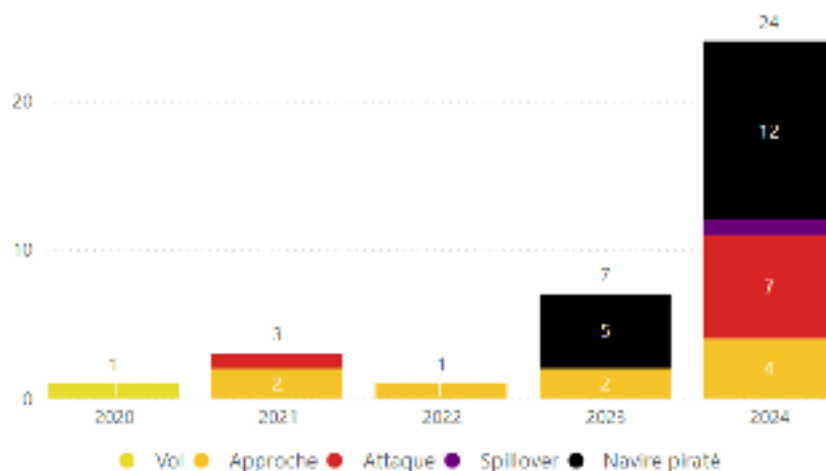
Yémen



Les attaques houthistes représentent l'écrasante majorité des événements sécuritaires au large du Yémen avec une part de 90% de l'ensemble des débordements de puissances observés dans la région. L'ensemble des analyses liées à ces événements est donnée dans la partie traitant de l'océan Indien. La piraterie concerne 14 cas au total. Sur les 11 approches suspectes, 9 sont clairement liées à des potentiels actes de piraterie avec à bord des skiffs soit des armes, soit du matériel de franchissement visible. Pour les cas avérés de piraterie, 2 concernent des navires de

pêche à près de 60nq des côtes et le dernier celui de l'attaque du MV *YAMILAH III* survenu, le 21 mars, dans les eaux internationales à 200nq des côtes.

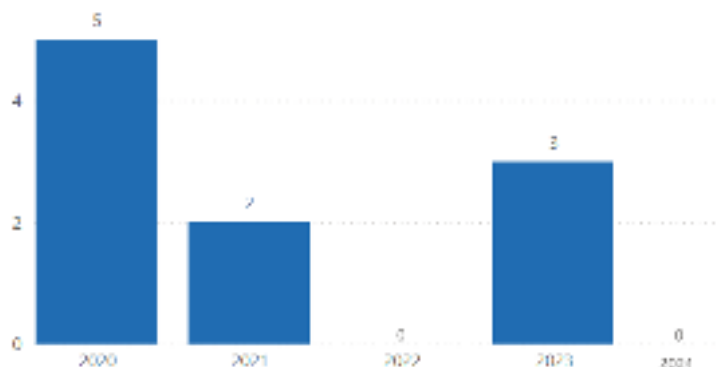
Somalie



La piraterie est clairement de retour au large des côtes somaliennes avec 19 événements contre 5 l'année dernière.

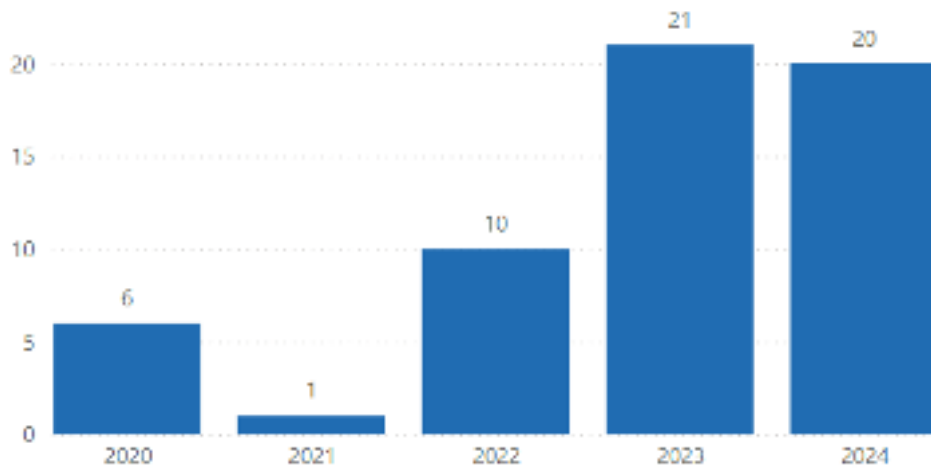
Hormis un seul cas de débordement de puissance lié à la détection d'UAV à proximité d'un navire de commerce, les événements sécuritaires concernent 4 approches suspectes étroitement liées à un passage à l'acte et 19 attaques ou prises de contrôle de navires. En termes de couverture géographique, 11 événements ont eu lieu dans les eaux somaliennes (8 dans la ZEE et 3 dans les eaux territoriales) et les 8 autres se sont dispersés jusqu'à 900nq des côtes. Enfin, ces actes se concentrent sur des navires de pêche (14 cas) quelle que soit leur nationalité (Iran, Yémen, Chine, Sri Lanka). Pour mémoire les 5 navires de commerce attaqués ou piratés étaient respectivement les MV *WAIMEA*, *CHRYSTAL ARTIC*, *BASILISK* et les MV *LILA NORFOLK*, *ABDULLAH*.

Mozambique



La situation au Mozambique est des plus calmes, le dernier événement significatif a eu lieu le 26 mars 2021 avec la prise de contrôle du MV *ALPHA JIMBO* au port de Palma. L'année 2023 a fait l'objet de 3 vols sans violence dans le port de Nacala.

Île Maurice



La criminalité maritime s'est stabilisée dans les eaux territoriales de l'Île Maurice avec néanmoins 20 actes de brigandage. Tous ces événements concernent des vols sans violence, effectués à quai ou au mouillage et majoritairement sur des navires de plaisance (85% des cas) et à la marge des navires de pêche (15%).

Les autres pays non étudiés présentent une situation sécuritaire relativement calme. Pour deux cas particuliers, les approches maritimes sont impactées par les attaques houthistes comme Djibouti avec 5 reports ou encore l'Erythrée avec 6 reports dont une attaque dimensionnante de 14 missiles et 8 UAV à l'encontre d'un vraquier le 12 novembre.

Srl	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human - goods	Authorities informed	
001	02/01/2024	2:15	Fishing vessel	Sailing	A dhow was hijacked.
	Somalia	EEZ	11°32'N	049°50'E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Nil	Yes	
002	02/01/2024	19:02	Cargo ship	Sailing	The vessel reported 3 explosions about 1 to 5 NM away. No damage reported.
	Eritrea	EEZ	13°00'N	043°10'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
003	04/01/2024	Unknown	Unknown	Sailing	An USV exploded harmlessly. No damage reported. *
	Yemen	EEZ	14°49'N	042°03'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
004	04/01/2024	14:19	Bulk carrier	Sailing	5 to 6 armed men boarded the vessel. Military forces came to its assistance. The crew stayed safe but the ship was damaged.
	Somalia	Int. Waters	06°02'N	057°10'E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
005	05/01/2024	Unknown	Pleasure craft	Berthed	Some ship's stores were stolen.
	Mauritius	TTW	20°08'S	057°45'E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	
006	05/01/2024	19:34	Cargo ship	Sailing	UAV circled the vessel and then departed.
	Eritrea	EEZ	17°50'N	039°29'E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	
007	06/01/2024	6:30	Unknown	Sailing	Military forces shot down an UAV in the vicinity of multiple commercial vessels. *
	Yemen	EEZ	14°31'N	042°24'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

008	06/01/2024	13:24	Tanker	Sailing	An UAV and 6 skiffs approached within 1 NM and then departed.
	Djibouti	TTW	12°33N	043°20E	
	Spillover	No	Nil	Yes - with intervention	
009	08/01/2024	7:42	Tanker	Sailing	2 skiffs approached the vessel, and left after the security team showed their weapons.
	Yemen	EEZ	13°14N	042°58E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	
010	09/01/2024	8:15	Fishing vessel	Sailing	2 skiffs approached to within 800 m. They left after the security team showed their weapons.
	Somalia	Int. Waters	05°50N	056°01E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
011	09/01/2024	18:05	Bulk carrier	Sailing	UAVs circled the vessel and launched 3 devices that exploded around 200 m away. The same day, military forces intercepted multiple UAVs and missiles in the area. No damage reported.
	Yemen	EEZ	14°28N	042°02E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
012	09/01/2024	20:00	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported an UAV and 3 skiffs firing 2 devices. Later, the skiffs also fired towards another vessel, before departing. No damage reported.
	Yemen	EEZ	12°50N	043°13E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
013	10/01/2024	23:00	Cargo ship	Sailing	The vessel reported the explosion of an anti-ship ballistic missile close to the ship. No damage reported.
	Yemen	EEZ	12°00N	044°55E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
014	11/01/2024	3:30	Tanker	Sailing	The vessel was boarded by 5 armed men. 1 crew member was abducted.
	Oman	EEZ	24°35N	057°35E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Unknown	Yes	
015	12/01/2024	Unknown	Fishing vessel	Sailing	The vessel was reported hijacked.
	Yemen	EEZ	11°58N	045°07E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Unknown	Yes	

016	12/01/2024	5:30	Bulk carrier	Sailing	A skiff with 4 to 5 men onboard followed the vessel, and left. No damage reported.
	Oman	EEZ	16°35N	054°30E	
	Other	Unknown	Nil	Yes	
017	12/01/2024	15:00	Tanker	Sailing	The vessel was followed by 3 skiffs and reported a missile exploding nearby. No damage reported.
	Yemen	EEZ	12°15N	046°20E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
018	12/01/2024	23:00	Fishing vessel	Sailing	2 fishing vessels were reported hijacked.
	Somalia	TTW	08°19N	050°10E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Unknown	Yes	
019	14/01/2024	9:15	Bulk carrier	Sailing	A skiff with 4 armed men approached the vessel and hailed it on VHF 16. A warship issued a warning to the men on the suspicious boat, who then aborted their pursuit of the vessel.
	Eritrea	TTW	13°18N	042°29E	
	Other	Yes	Nil	Yes - with intervention	
020	14/01/2024	13:45	Unknown	Sailing	Military forces shot down a missile. No damage reported. *
	Yemen	EEZ	14°47N	042°39E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
021	14/01/2024	16:45	Tanker	Anchored	2 men attempted to board the vessel using grappling hooks. The crew mustered and the men fled empty-handed.
	Bangladesh	TTW	21°50N	091°41E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Unknown	Yes	
022	15/01/2024	13:05	Bulk carrier	Sailing	The vessel was hit by a missile that caused a fire.
	Yemen	EEZ	12°23N	046°45E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
023	16/01/2024	11:00	Bulk carrier	Sailing	The vessel was hit by a missile and suffered minor damage.
	Yemen	EEZ	15°48N	041°32E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	

024	16/01/2024	11:00	Bulk carrier	Sailing	The vessel was approached by 4 skiffs. The security team fired warning shots, and the skiffs moved away.
	Yemen	TTW	13°16N	043°00E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	
025	16/01/2024	19:45	Tanker	Sailing	UAV was reported by the vessel.
	Yemen	EEZ	13°35N	051°20E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	
026	17/01/2024	3:30	Cargo ship	Sailing	The vessel was followed by 8 skiffs.
	Yemen	EEZ	13°17N	042°58E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	
027	17/01/2024	11:47	Cargo ship	Sailing	The vessel was hailed on VHF 16. Military forces joined the area.
	Yemen	EEZ	14°04N	042°22E	
	Spillover	Yes	Nil	Yes - with intervention	
028	17/01/2024	17:00	Bulk carrier	Sailing	The vessel was hit by an UAV causing a minor fire.
	Yemen	EEZ	11°58N	045°34E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
029	18/01/2024	7:25	Tanker	Sailing	The vessel was hailed on VHF 16 by an entity declaring itself as local forces and ordering to alter course.
	Iran	EEZ	28°08N	050°15E	
	Spillover	Yes	Nil	Yes	
030	18/01/2024	18:00	Tanker	Sailing	The vessel reported an UAV, followed by an explosion nearby.
	Yemen	EEZ	12°27N	046°53E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
031	18/01/2024	18:33	Cargo ship	Sailing	The vessel reported 4 UAVs. One of them hit the water nearby.
	Yemen	EEZ	13°05N	050°00E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	

032	21/01/2024	8:30	Tanker	Sailing	1 skiff approached the vessel before stopping about 900 m away. The skiff then started approaching another vessel. 2 or 3 other skiffs were also observed in the area.
	Oman	EEZ	23°08N	060°45E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
033	23/01/2024	9:38	Unknown	Sailing	A vessel reported UAV activity. *
	Yemen	EEZ	12°38N	043°20E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	
034	24/01/2024	6:45	Fishing vessel	Sailing	The vessel was approached by a skiff with a ladder on board. The vessel's security team fired warning shots, causing the skiff to move away.
	Maldives	Int. Waters	05°30N	065°47E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
035	24/01/2024	11:00	Container ship	Sailing	2 vessels reported an explosion 100 m away. No damage reported. Military forces intercepted 2 missiles in the area.
	Yemen	EEZ	12°31N	043°28E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
036	24/01/2024	17:40	Tanker	Anchored	5 men boarded the vessel and were spotted by the crew, causing them to escape. Some ship's stores were stolen.
	India	TTW	17°03N	082°24E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	
037	24/01/2024	19:55	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported 2 UAVs crashing nearby. Military forces came to its assistance. No damage reported.
	Yemen	EEZ	16°21N	040°46E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
038	26/01/2024	10:25	Tanker	Sailing	The vessel reported 2 missiles exploding nearby. No damage reported.
	Yemen	EEZ	11°57N	044°25E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
039	26/01/2024	10:30	Unknown	Sailing	Military forces intercepted a missile. *
	Yemen	EEZ	12°04N	043°58E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

040	26/01/2024	16:42	Tanker	Sailing	The vessel was hit by a missile causing fire onboard. Military forces came to its assistance. Damage was reported.
	Yemen	EEZ	11°58N	045°25E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
041	26/01/2024	Unknown	Sailing vessel	Anchored	Men boarded the vessel and stole some items.
	Mauritius	TTW	20°10S	057°46E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes	
042	27/01/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	14°32N	041°52E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
043	27/01/2024	1:30	Tanker	Anchored	A man boarded the vessel, the alarm was raised, and then the man fled with some ship's stores.
	India	TTW	17°01N	082°21E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	
044	27/01/2024	8:10	Bulk carrier	Sailing	A skiff with 4 armed men approached the vessel within 300 m. Automatic rifles and a Rocket Propelled Grenade were sighted. After an exchange of fire with the vessel security team, the skiff moved away.
	Somalia	Int. Waters	10°31N	064°28E	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Nil	Yes	
045	27/01/2024	12:00	Fishing vessel	Sailing	3 men boarded and hijacked the vessel. Local forces regained control of the vessel after 3 days. The men were arrested.
	Somalia	Int. Waters	00°34N	061°19E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
046	28/01/2024	5:00	Fishing vessel	Sailing	5 armed men hijacked a fishing dhow. *
	Somalia	EEZ	12°03N	050°19E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
047	28/01/2024	6:10	Cargo ship	Sailing	5 armed men on a skiff approached the vessel within 400 m. The Armed Security Team fired 2 warning shots, causing the skiff to flee.
	Somalia	EEZ	12°19N	064°25E	
	Suspicious approach	Yes	Nil	Yes	

048	29/01/2024	15:35	Tanker	Sailing	2 skiffs and one small craft described as grey in colour with a front mounted weapon approached the vessel within 1 NM. The security team fired warning shots, causing them to flee.
	Eritrea	EEZ	13°20N	042°43E	
	Suspicious approach	Yes	Nil	Yes	
049	29/01/2024	Unknown	Fishing vessel	Sailing	The vessel was hijacked. Military forces intervened and released the crew and the vessel.
	Somalia	EEZ	12°26N	051°30E	
	Hijack/Kidnap ping	Yes - With Use	Unknown	Yes - with intervention	
050	29/01/2024	Unknown	Fishing vessel	Sailing	11 armed men hijacked the vessel. Military forces intervened, released the crew and arrested the men.
	Somalia	Int. Waters	09°15N	055°35E	
	Hijack/Kidnap ping	Yes - With Use	Unknown	Yes - with intervention	
051	30/01/2024	20:30	Unknown	Sailing	Military forces intercepted a missile. *
	Yemen	EEZ	14°14N	042°20E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
052	31/01/2024	Unknown	Fishing vessel	Sailing	7 armed men hijacked the vessel. 3 days after, military forces intervened, released the crew and arrested the men. *
	Somalia	EEZ	07°01N	052°04E	
	Hijack/Kidnap ping	Yes - With Use	Unknown	Yes - with intervention	
053	31/01/2024	11:20	Bulk carrier	Sailing	The vessel was approached by 2 larger ships and 1 skiff and was hailed on VHF 16. They stopped when the ship performed evasive manoeuvres.
	Yemen	Int. Waters	12°44N	062°29E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
054	31/01/2024	17:30	Unknown	Sailing	Military forces intercepted a missile and 3 UAVs. *
	Yemen	EEZ	11°49N	044°25E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
055	31/01/2024	18:00	Container ship	Sailing	The vessel witnessed an explosion nearby.
	Yemen	EEZ	12°09N	043°57E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

056	01/02/2024	2:00	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	12°07N	044°34E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
057	01/02/2024	7:30	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an USV. *
	Yemen	EEZ	14°58N	042°39E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
058	01/02/2024	9:45	Cargo ship	Sailing	2 vessels reported 1 missile exploding 200 m away.
	Yemen	EEZ	14°34N	041°51E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
059	02/02/2024	Unknown	Fishing vessel	Sailing	Thefts were noticed on several fishing vessels. Crew's belongings were stolen.
	India	EEZ	10°12N	080°15E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Crew's belongings	Yes	
060	02/02/2024	7:30	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	11°56N	045°42E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
061	02/02/2024	18:20	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 7 UAVs. *
	Unknown	EEZ	15°17N	042°13E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
062	02/02/2024	18:27	Tanker	Sailing	The vessel was followed by an UAV. 20 min later, a missile was sighted less than 1 NM away and exploded in the air. Another explosion was observed nearby.
	Yemen	EEZ	14°58N	041°49E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
063	03/02/2024	0:10	Container ship	Berthed	2 men attempted to board the vessel. The alarm was raised and the men fled empty-handed.
	Bangladesh	TTW	22°09N	091°46E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	

064	05/02/2024	12:30	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 USVs. *
	Yemen	EEZ	14°34N	042°36E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
065	06/02/2024	0:50	Cargo ship	Sailing	Several skiffs followed the vessel, which was later hit by rocket fire. Damage was reported.
	Yemen	EEZ	14°26N	041°56E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
066	06/02/2024	11:00	Cargo ship	Sailing	The vessel reported an explosion nearby.
	Yemen	EEZ	11°48N	044°45E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
067	06/02/2024	12:00	Cargo ship	Sailing	The vessel reported many fishing boats, one of them requesting help on V.H.F. When the vessel came to assist, 3 skiffs approached. The vessel altered its course, causing the skiffs to abort.
	Yemen	Int. Waters	12°42N	059°29E	
	Other	Unknown	Nil	Yes	
068	07/02/2024	11:00	Fishing vessel	Sailing	3 fishing vessels reported being followed by a skiff with armed men. Skiff opened fire upon the vessels which changed course to escape.
	Somalia	Int. Waters	08°30N	059°50E	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Unknown	Yes	
069	12/02/2024	0:35	Bulk carrier	Sailing	The vessel was targeted by 2 missiles, which exploded nearby. An UAV was also reported in the area. Damage reported.
	Yemen	EEZ	12°41N	043°17E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
070	13/02/2024	18:20	Tanker	Sailing	2 missiles were reported in the area. No damage reported.
	Yemen	EEZ	12°02N	044°49E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
071	14/02/2024	23:00	Bulk carrier	Sailing	2 UAVs were reported following the vessel.
	Yemen	EEZ	13°09N	043°05E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	

072	15/02/2024	12:00	Bulk carrier	Sailing	A missile exploded 50 to 100 m from the vessel. Minor damage reported.
	Yemen	EEZ	12°33N	046°52E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
073	16/02/2024	13:31	Tanker	Sailing	3 missiles exploded near the vessel. Minor damage reported.
	Yemen	EEZ	14°04N	042°16E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
074	16/02/2024	15:30	Container ship	Anchored	4 armed men boarded the vessel. The alarm was raised, and the men escaped with ship's stores.
	Bangladesh	TTW	22°09N	091°46E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	
075	18/02/2024	19:30	Tanker	Anchored	9 men boarded the vessel, tied up a crewmember and escaped with ship's stores.
	Bangladesh	TTW	21°49N	091°43E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Stores	Yes - with intervention	
076	18/02/2024	20:00	Bulk carrier	Sailing	The vessel was hit by a missile that caused a flooding and sunk the vessel. The crew was rescued by an another vessel.
	Yemen	EEZ	12°46N	043°17E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
077	19/02/2024	9:55	Bulk carrier	Sailing	The vessel noticed an unidentified aircraft that flew over and released an unidentified object nearby, that fell in the water.
	Yemen	EEZ	12°31N	046°27E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
078	19/02/2024	17:46	Cargo ship	Sailing	The vessel was followed by 2 UAVs.
	Saudi Arabia	EEZ	16°32N	040°55E	
	Spillover	Yes	Nil	Yes	
079	19/02/2024	18:20	Cargo ship	Sailing	The vessel reported explosions from an UAV nearby.
	Djibouti	EEZ	12°10N	043°50E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	

080	19/02/2024	21:30	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 10 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°25N	042°12E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
081	20/02/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°25N	042°12E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
082	20/02/2024	Unknown	Cargo ship	Sailing	The vessel was targeted with several missiles. No damage reported.
	Yemen	EEZ	11°22N	045°31E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	No	
083	21/02/2024	0:27	Unknown	Sailing	The vessel reported one flash followed by an explosion nearby.
	Yemen	EEZ	14°48N	042°14E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
084	21/02/2024	0:27	Cargo ship	Sailing	The vessel reported one flash followed by an explosion. An assumed UAV was sighted 1 NM away. No damage reported.
	Yemen	EEZ	14°38N	042°15E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
085	21/02/2024	Unknown	Fishing vessel	Anchored	A fishing vessel was stolen.
	Mauritius	TTW	20°00S	057°40E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship	Unknown	
086	21/02/2024	Unknown	Fishing vessel	Anchored	Men boarded the vessel and stole some items.
	Mauritius	TTW	20°21S	057°22E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Crew's belongings	Unknown	
087	22/02/2024	4:30	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 6 UAVs. No damage reported. *
	Yemen	EEZ	14°25N	042°12E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

088	22/02/2024	7:42	Cargo ship	Sailing	The vessel was hit by 2 missiles causing fire. Minor damage reported.
	Yemen	EEZ	12°10N	045°58E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
089	23/02/2024	0:30	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 3 UAVs. No damage reported. *
	Yemen	EEZ	14°34N	042°36E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
090	24/02/2024	18:00	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°46N	042°33E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
091	24/02/2024	21:26	Tanker	Sailing	The vessel reported a missile explosion nearby, and 2 UAVs were intercepted by military forces. No damage reported.
	Djibouti	EEZ	11°33N	044°10E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
092	25/02/2024	Unknown	Cargo ship	Sailing	Military forces reported an UAV circling a vessel. *
	Yemen	EEZ	12°22N	046°07E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	
093	25/02/2024	14:20	Tanker	Sailing	A skiff with 2 men followed the vessel within 20 to 40 m.
	United Arab Emirates	EEZ	24°41N	056°47E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
094	26/02/2024	18:00	Unknown	Sailing	Military forces shot down 2 missiles and an UAV in self-defense. *
	Yemen	EEZ	14°19N	042°12E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
095	27/02/2024	4:53	Tanker	Sailing	3 skiffs with 2 men onboard each approached the vessel within 1 NM for more than an hour.
	Saudi Arabia	EEZ	28°00N	050°16E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	

096	27/02/2024	18:50	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 5 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°52N	042°33E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
097	27/02/2024	19:55	Unknown	Sailing	The vessel reported a missile falling in the water within 3 NM. No damage reported.
	Yemen	EEZ	15°01N	041°56E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
098	01/03/2024	9:40	Unknown	Unknown	Military forces intercepted a missile. *
	Yemen	EEZ	14°47N	042°20E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
099	01/03/2024	18:00	Tanker	Sailing	The vessel reported a missile.
	Yemen	EEZ	14°18N	042°35E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
100	02/03/2024	Unknown	Unknown	Unknown	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	14°22N	042°11E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
101	02/03/2024	18:00	Fishing vessel	Unknown	11 armed men hijacked a dhow.
	Somalia	TTW	07°27N	049°41E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Unknown	Unknown	
102	02/03/2024	21:45	Tanker	Anchored	8 men armed with knives boarded the vessel. They fled with stores when spotted.
	Bangladesh	TTW	21°50N	089°31E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	
103	04/03/2024	12:45	Cargo ship	Sailing	The vessel was hit by 2 missiles, military forces came to its assistance. Damage reported.
	Yemen	EEZ	12°03N	046°09E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	

104	05/03/2024	20:45	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 3 missiles and 3 USVs. *
	Yemen	EEZ	14°35N	042°40E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
105	06/03/2024	8:40	Tanker	Sailing	The vessel was hailed on VHF 16. It was later hit by a missile. 3 crew reported dead and 6 injuries. Military forces came to its assistance. Crew evacuated.
	Yemen	EEZ	11°55N	044°30E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
106	07/03/2024	Unknown	Pleasure craft	Berthed	Men boarded the vessel and stole some items.
	France	TTW	20°26S	057°18E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
107	08/03/2024	12:55	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported 2 explosions nearby. No damage reported.
	Yemen	EEZ	12°15N	045°42E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
108	08/03/2024	Unknown	Pleasure craft	Berthed	Men boarded the vessel and stole some items.
	France	TTW	20°01S	057°33E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
109	09/03/2024	1:00	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 28 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°26N	042°25E	
	Spillover	Yes	Nil	Yes - with intervention	
110	10/03/2024	Unknown	Pleasure craft	Berthed	A pleasure craft was stolen.
	France	TTW	20°12S	057°23E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship	Yes	
111	11/03/2024	10:06	Container ship	Sailing	The vessel reported a missile exploding nearby. Military forces came to its assistance. No damage reported.
	Yemen	EEZ	14°52N	041°31E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

112	11/03/2024	11:50	Unknown	Sailing	Military forces intercepted several missiles and UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°43N	042°27E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
113	12/03/2024	8:10	Bulk carrier	Sailing	20 armed men hijacked the vessel, which was then diverted to territorial waters.
	Somalia	Int. Waters	01°26N	054°52E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Unknown	Yes	
114	12/03/2024	23:00	Unknown	Sailing	Military forces intercepted a missile and 4 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°43N	042°27E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
115	13/03/2024	13:50	Unknown	Sailing	Military forces reported a missile. No damage reported. *
	Yemen	EEZ	12°03N	045°17E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
116	14/03/2024	4:17	Cargo ship	Sailing	A missile was reported exploding near a vessel.
	Yemen	EEZ	11°14N	048°26E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
117	14/03/2024	22:10	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported 2 missiles exploding nearby. No damage reported.
	Yemen	EEZ	14°28N	042°10E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
118	15/03/2024	2:05	Tanker	Sailing	The vessel thought being hit by a missile, but finally no damage were reported.
	Yemen	EEZ	15°13N	041°56E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
119	15/03/2024	5:30	Unknown	Unknown	3 missiles were reported. *
	Yemen	EEZ	15°02N	042°33E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	

120	15/03/2024	17:30	Tanker	Sailing	A vessel was targeted by 2 missiles exploding 900 m away, another explosion was reported later at around 1,5 NM.
	Yemen	EEZ	15°21N	041°10E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
121	16/03/2024	4:50	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 UAVs and 5 USVs. *
	Yemen	EEZ	15°01N	042°42E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
122	16/03/2024	19:30	Bulk carrier	Sailing	A skiff approached the vessel, which altered its course. The skiff then aborted its approach.
	Seychelles	Int. Waters	00°44N	056°37E	
	Other	Unknown	Nil	Yes	
123	16/03/2024	Unknown	Fishing vessel	Sailing	A fishing vessel was attacked. One crew member died.
	Somalia	EEZ	12°09N	048°58E	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Nil	Yes	
124	17/03/2024	0:24	Tanker	Sailing	The vessel reported an explosion nearby. No damage reported.
	Yemen	EEZ	12°15N	046°16E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
125	20/03/2024	0:24	Bulk carrier	Sailing	The vessel was approached by a skiff with 7 men and a ladder onboard. It followed the vessel for 20 minutes, and left when the security team fired warning shot.
	Yemen	EEZ	14°19N	054°43E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
126	20/03/2024	7:10	Unknown	Sailing	Military forces intercepted several UAVs and an USV. *
	Yemen	EEZ	14°57N	042°45E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
127	21/03/2024	7:55	Tanker	Sailing	1 skiff approached the vessel within 200 m. After an exchange of fire with the vessel security team, the skiff moved away.
	Yemen	Int. Waters	14°43N	053°30E	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Nil	Yes	

128	21/03/2024	16:40	Cargo ship	Sailing	The vessel was targeted by a missile that military forces intercepted . No damage reported.
	Yemen	EEZ	15°02N	041°36E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
129	22/03/2024	3:20	Unknown	Unknown	Military forces intercepted 4 UAVs. Several missiles were also reported in the area. No damage reported. *
	Yemen	EEZ	14°57N	042°45E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
130	22/03/2024	23:30	Tug	Berthed	2 men boarded a barge towed by a tugboat and stole items. They were apprehended.
	India	TTW	21°23N	072°10E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes - with intervention	
131	22/03/2024	Unknown	Pleasure craft	Berthed	Men stole an unmanned pleasure craft moored inside the lagoon.
	Mauritius	TTW	19°54S	057°41E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship	Yes	
132	23/03/2024	3:50	Unknown	Unknown	Military forces intercepted 6 UAVs. No damage reported. *
	Yemen	EEZ	14°57N	042°45E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
133	23/03/2024	14:34	Tanker	Sailing	The vessel reported being struck by a missile which caused a fire. The crew successfully extinguished the fire.
	Yemen	EEZ	13°20N	042°50E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
134	26/03/2024	23:00	Unknown	Unknown	Military forces intercepted 4 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°51N	042°22E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
135	27/03/2024	21:25	Bulk carrier	Anchored	8 armed men boarded the vessel. When the alarm raised, they fled with stolen ship's stores.
	Bangladesh	TTW	21°48N	091°47E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	

136	28/03/2024	3:00	Unknown	Unknown	Military forces intercepted 4 UAVs. *
	Yemen	EEZ	15°13N	042°08E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
137	28/03/2024	17:30	Fishing vessel	Sailing	9 armed men hijacked a dhow. The next day military forces conducted a rescue operation and the 9 men were apprehended.
	Yemen	EEZ	11°25N	052°40E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Unknown	Yes - with intervention	
138	28/03/2024	Unknown	Pleasure craft	Anchored	Men boarded the vessel and stole some items.
	Mauritius	TTW	20°00S	057°40E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
139	29/03/2024	15:45	Bulk carrier	Anchored	3 men were spotted using a rope and hooking to board the vessel. The alarm was raised which caused the men to flee empty-handed.
	Bangladesh	TTW	22°13N	091°42E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
140	30/03/2024	5:30	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 UAVs. *
	Yemen	EEZ	15°13N	042°08E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
141	01/04/2024	6:00	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an USV. *
	Yemen	EEZ	15°13N	042°08E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
142	01/04/2024	21:40	Passenger ship	Sailing	The vessel was hailed on VHF 16 by men who requested the vessel to turn on its AIS. Shortly after the hailing, the vessel reported suspected gun shots.
	Yemen	EEZ	17°19N	040°32E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
143	03/04/2024	0:49	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 UAVs and a missile. *
	Yemen	EEZ	15°13N	042°08E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

144	03/04/2024	23:20	Unknown	Sailing	Military forces carried out a strike against a missile. *
	Yemen	EEZ	14°55N	042°31E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
145	06/04/2024	7:00	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. ^
	Yemen	EEZ	14°25N	042°38E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
146	06/04/2024	14:52	Container ship	Sailing	The vessel reported 2 missiles. The first was intercepted by military forces and the second exploded nearby. No damage reported.
	Yemen	EEZ	14°06N	042°09E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
147	07/04/2024	5:03	Container ship	Sailing	The vessel reported a missile exploding nearby.
	Yemen	EEZ	12°02N	044°19E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
148	07/04/2024	Unknown	Container ship	Anchored	2 men were spotted on board. The alarm was raised, causing the men to escape on a small boat. Stores were stolen.
	Bangladesh	TTW	21°55N	091°42E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	
149	07/04/2024	Unknown	Pleasure craft	Anchored	Men boarded the vessel and stole some items.
	Mauritius	TTW	20°21S	057°22E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
150	08/04/2024	9:15	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. ^
	Yemen	EEZ	15°09N	042°10E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
151	09/04/2024	0:37	Cargo ship	Sailing	The vessel was targeted by missiles. Military forces destroyed one and another fell 10 NM away.
	Yemen	EEZ	11°17N	044°40E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

152	09/04/2024	6:30	Tanker	Sailing	4 skiffs, coming from a fishing vessel, approached the vessel over 2 NM.
	Yemen	Int. Waters	12°39N	062°37E	
	Other	Unknown	Nil	Yes	
153	10/04/2024	1:15	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	14°16N	042°48E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
154	10/04/2024	1:15	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 UAVs. *
	Yemen	EEZ	12°24N	046°56E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
155	10/04/2024	8:00	Cargo ship	Sailing	The vessel was approached by an UAV which was destroyed by military forces. No damage reported.
	Yemen	EEZ	11°45N	043°59E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
156	10/04/2024	9:24	Cargo ship	Sailing	The vessel was approached by an UAV which was destroyed by military forces. No damage reported.
	Yemen	EEZ	11°43N	043°59E	
	Spillover	Yes	Nil	Yes - with intervention	
157	10/04/2024	16:50	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	14°44N	042°35E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
158	11/04/2024	11:00	Unknown	Sailing	Military forces intercepted a missile. *
	Yemen	EEZ	14°44N	042°35E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
159	13/04/2024	2:45	Cargo ship	Sailing	The vessel was seized by local forces. The vessel was being guided to territorial waters.
	United Arab Emirates	EEZ	25°42N	056°40E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	

160	13/04/2024	16:00	Unknown	Sailing	Military forces intercepted a missile and 4 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°44N	042°35E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
161	15/04/2024	Unknown	Pleasure craft	Anchored	3 men stole a pleasure craft. They were then apprehended.
	Mauritius	TTW	20°11S	057°50E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship	Yes - with intervention	
162	15/04/2024	4:40	Tanker	Sailing	A skiff with 4 men on board followed the vessel.
	Saudi Arabia	EEZ	28°13N	050°10E	
	Other	No	Nil	Yes	
163	16/04/2024	7:50	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°44N	042°35E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
164	20/04/2024	6:25	Tanker	Sailing	The vessel sighted a ship accompanied by 3 skiffs, one of them followed the tanker for 30 minutes over 1,2 NM.
	Yemen	Int. Waters	12°51N	063°44E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
165	21/04/2024	10:35	Container ship	Sailing	The vessel was followed by 3 skiffs over 1,5 NM. The alarm was raised, causing the skiffs to recede.
	Yemen	EEZ	11°36N	054°35E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
166	23/04/2024	Unknown	Pleasure craft	Berthed	Men boarded the vessel and stole ship's items.
	Mauritius	TTW	20°01S	057°32E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
167	24/04/2024	8:51	Cargo ship	Sailing	The vessel was targeted by a missile which was intercepted by military forces. No damage reported.
	Djibouti	EEZ	11°18N	044°18E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

168	24/04/2024	9:07	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 4 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°44N	042°35E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
169	25/04/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 UAVs. *
	Yemen	EEZ	12°00N	046°03E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
170	25/04/2024	7:15	Container ship	Sailing	The vessel reported an explosion and smoke on the sea surface at 600 m. No damage reported.
	Yemen	EEZ	12°33N	044°51E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
171	25/04/2024	9:19	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV and an USV. *
	Yemen	EEZ	14°23N	042°40E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
172	26/04/2024	15:00	Tanker	Sailing	The vessel was targeted by 3 missiles, one missed and the other impacted causing minor damage. Military forces provided assistance.
	Yemen	EEZ	12°51N	043°14E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
173	28/04/2024	10:48	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 5 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°51N	042°22E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
174	28/04/2024	14:40	Cargo ship	Sailing	A skiff with 4 men onboard approached the vessel over 800 m. The security team fired warning shots, causing the skiff to recede.
	Yemen	EEZ	13°41N	054°14E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
175	29/04/2024	8:09	Bulk carrier	Sailing	The vessel was targeted by 3 missiles. 2 were intercepted by military forces. The third impacted the vessel, causing minor damage.
	Yemen	EEZ	13°42N	042°27E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

176	06/05/2024	7:47	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	14°13N	042°33E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
177	06/05/2024	20:02	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 UAVs, a third crashed into the water. *
	Yemen	EEZ	11°42N	044°52E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
178	07/05/2024	2:05	Cargo ship	Sailing	The vessel reported 2 missiles fallen in the water 200 m away.
	Yemen	EEZ	11°29N	045°06E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
179	08/05/2024	6:48	Tanker	Sailing	The vessel reported a ship accompagnied by 3 skiffs nearby.
	Somalia	Int. Waters	11°49N	060°32E	
	Other	Unknown	Nil	Yes	
180	10/05/2024	4:57	Tanker	Sailing	A skiff with 5 to 6 armed men onboard carrying ladders approached the vessel. The vessel conducted self-protection measures. The skiff exchanged fire with the Armed Security Team, and then aborted its approach.
	Somalia	EEZ	12°36N	048°18E	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Nil	Yes	
181	10/05/2024	17:45	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	11°54N	044°32E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
182	12/05/2024	0:30	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	12°11N	045°36E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
183	12/05/2024	21:45	Tanker	Anchored	5 men boarded the vessel, the alarm was raised and the crew mustered. A search was carried out, 2 watchmen were found tied up and ship's stores were stolen.
	Bangladesh	TTW	22°16N	091°42E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Stores	Yes	

184	13/05/2024	11:26	Fishing vessel	Sailing	A fishing vessel was boarded by 6 to 7 armed men.
	Somalia	EEZ	06°20N	052°05E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes	
185	13/05/2024	12:41	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV and a missile. *
	Yemen	EEZ	14°13N	042°33E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
186	17/05/2024	Unknown	Pleasure craft	Sailing	Men boarded the vessel and escaped with some ship equipments.
	Mauritius	TTW	19°59S	057°38E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
187	17/05/2024	22:00	Tanker	Sailing	The vessel was hit by a missile causing damage on propulsion and steering. Military forces responded to the distress call but no assistance was required.
	Yemen	EEZ	13°15N	043°00E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
188	18/05/2024	18:30	Cargo ship	Sailing	The vessel reported a missile exploding 900 m away.
	Yemen	EEZ	12°19N	045°31E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
189	23/05/2024	4:35	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported a missile exploding nearby. No damage reported.
	Yemen	EEZ	13°09N	042°58E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
190	23/05/2024	10:45	Cargo ship	Sailing	5 armed men from 2 skiffs boarded the vessel. The crew mustered in the citadel. The next day, military forces came to assist and reported that the men had left the vessel. One crewmember was lightly injured.
	Somalia	Int. Waters	01°16S	051°07E	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Unknown	Yes - with intervention	
191	23/05/2024	20:56	Cargo ship	Sailing	3 dhows approached the vessel for 5 hours, hailing on VHF to reduce speed, but the vessel didn't comply.
	Somalia	Int. Waters	07°48N	053°37E	
	Other	Unknown	Nil	Yes	

192	25/05/2024	7:00	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	13°47'N	042°59'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
193	25/05/2024	11:20	Tanker	Sailing	The vessel had to increase its speed after being approached by a skiff for 1 hour.
	Yemen	EEZ	13°50'N	050°31'E	
	Other	Unknown	Nil	Yes	
194	26/05/2024	7:00	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	13°47'N	042°59'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
195	27/05/2024	1:00	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	14°25'N	042°32'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
196	28/05/2024	8:20	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported a missile exploding in close proximity causing damage. Later, the vessel was hit a second time causing extensive damage and one injury requiring medical assistance.
	Yemen	EEZ	14°29'N	042°04'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
197	28/05/2024	9:05	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 5 missiles. *
	Yemen	EEZ	14°13'N	042°33'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
198	30/05/2024	12:15	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 8 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°32'N	042°41'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
199	30/05/2024	23:53	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 4 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°03'N	042°27'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

200	31/05/2024	6:15	Tanker	Sailing	The vessel was approached within 400 m by a ship accompanied by 3 skiffs. The vessel increased the speed and conducted evasive manoeuvres, causing them to recede.
	Yemen	EEZ	13°27'N	049°47'E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
201	01/06/2024	16:30	Tanker	Sailing	The vessel reported an explosion nearby. Military forces intercepted 2 missiles in the same area and at the same time.
	Yemen	EEZ	14°39'N	042°07'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
202	02/06/2024	4:00	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	14°35'N	042°33'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
203	04/06/2024	11:22	Bulk carrier	Sailing	The vessel was targeted by 4 missiles. No damage reported.
	Yemen	EEZ	14°38'N	042°05'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
204	04/06/2024	Unknown	Unknown	Sailing	2 missiles were launched over the red sea. No damage reported. ^
	Yemen	EEZ	14°32'N	042°31'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
205	06/06/2024	18:06	Cargo ship	Sailing	The vessel was targeted by 2 missiles which exploded 30 m above the superstructure. No damage reported.
	Yemen	TTW	12°37'N	043°18'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
206	06/06/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 9 UAVs and 2 USVs. *
	Yemen	EEZ	14°03'N	042°27'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
207	07/06/2024	6:20	Cargo ship	Sailing	A skiff with 6 armed men onboard approached the vessel within 400 m. The skiff was launched from a vessel approximately 5 NM away. The security team fired warning shots, causing the skiff to recede.
	Somalia	Int. Waters	00°28'N	051°08'E	
	Suspicious approach	Yes	Nil	Yes	

208	07/06/2024	19:46	Unknown	Sailing	Military forces destroyed an hostile vessel suspected of target designation.
	Yemen	EEZ	14°33N	042°21E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
209	07/06/2024	19:46	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	TTW	12°55N	043°19E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
210	08/06/2024	21:22	Cargo ship	Sailing	A missile hit the vessel, causing a fire onboard. The fire was quickly extinguished by the crew. No injuries reported.
	Yemen	EEZ	12°23N	046°23E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
211	08/06/2024	23:39	Cargo ship	Sailing	A missile hit the vessel, causing a fire onboard that was extinguished by the crew. The vessel was then escorted by military forces.
	Yemen	EEZ	11°45N	044°17E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
212	09/06/2024	14:30	Cargo ship	Sailing	A missile hit the vessel, which continued its course. No injuries reported.
	Yemen	EEZ	11°31N	044°05E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
213	09/06/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV and a missile. *
	Yemen	EEZ	11°54N	044°32E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
214	10/06/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	11°54N	044°32E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
215	10/06/2024	13:50	Cargo ship	Sailing	5 skiffs with 20 to 25 armed men on board approached the vessel within 200 m.
	Yemen	EEZ	13°07N	043°07E	
	Suspicious approach	Yes	Nil	Yes	

216	10/06/2024	Unknown	Fishing vessel	Anchored	Men stole an unmanned fishing boat moored inside the lagoon.
	Mauritius	TTW	19°58S	057°36E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship	Yes	
217	12/06/2024	6:50	Bulk carrier	Sailing	The vessel was hit by an USV causing major damage and the death of a crew member. It was later hit a second time, causing it to sink a few days later. The crew was evacuated by military forces.
	Yemen	EEZ	14°19N	041°54E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
218	12/06/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	14°28N	042°17E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
219	13/06/2024	8:15	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported 2 explosions nearby. Minor damage was reported.
	Yemen	EEZ	15°14N	041°34E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
220	13/06/2024	Unknown	Pleasure craft	Anchored	Men boarded the vessel and stole ship equipments.
	Mauritius	TTW	20°11S	057°47E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
221	13/06/2024	9:47	Cargo ship	Sailing	The vessel was hit by 2 missiles causing a fire and injuring a crewmember who was later evacuated by military forces. A 3rd projectile hit the vessel causing major damage. All crew members were evacuated by a bulk carrier.
	Yemen	EEZ	12°39N	047°11E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
222	13/06/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces destroyed an USV and 2 hostile vessels. *
	Yemen	EEZ	14°28N	042°17E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
223	14/06/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 USVs. *
	Yemen	EEZ	14°28N	042°17E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

224	14/06/2024	19:00	Bulk carrier	Anchored	Men boarded the vessel through the anchor chain. The alarm was raised, causing them to flee empty-handed.
	Bangladesh	TTW	22°18N	091°42E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
225	14/06/2024	20:30	Fishing vessel	Sailing	A dhow was boarded.
	Somalia	Int. Waters	03°56N	051°18E	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Unknown	Yes - with intervention	
226	16/06/2024	1:30	Tanker	Sailing	The vessel reported 2 explosions nearby. No damage reported.
	Djibouti	TTW	12°38N	043°18E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
227	17/06/2024	23:10	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	14°46N	042°31E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
228	18/06/2024	3:59	Cargo ship	Sailing	The vessel was targeted by an UAV which was intercepted by military forces. No damage reported.
	Yemen	EEZ	13°29N	042°42E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
229	19/06/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 USVs. *
	Yemen	EEZ	14°47N	042°39E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
230	20/06/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 4 USVs and 2 UAVs. *
	Yemen	EEZ	14°59N	042°27E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
231	21/06/2024	19:35	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported 2 explosions nearby. Later (approx. 5 hours), a third explosion was reported. No damage reported.
	Yemen	EEZ	12°39N	047°10E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

232	22/06/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 3 USVs. ^
	Yemen	EEZ	15°02N	042°39E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
233	23/06/2024	2:05	Bulk carrier	Sailing	The vessel was hit by an UAV causing damage to the bridge. Several members of the crew sustained injuries.
	Yemen	EEZ	15°04N	041°27E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
234	24/06/2024	4:44	Cargo ship	Sailing	The vessel reported an UAV hitting the water within 50 m.
	Yemen	Int. Waters	13°19N	055°32E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
235	24/06/2024	Unknown	Pleasure craft	Anchored	Men boarded the vessel and stole ship equipments.
	Mauritius	TTW	19°59S	057°34E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
236	25/06/2024	17:00	Bulk carrier	Sailing	The vessel was targeted by a missile which exploded nearby.
	Yemen	EEZ	11°53N	045°11E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
237	27/06/2024	6:50	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported an explosion close to the hull causing minor damage.
	Eritrea	EEZ	14°30N	041°32E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
238	27/06/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. ^
	Yemen	EEZ	15°02N	042°39E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
239	28/06/2024	6:52	Tanker	Sailing	The vessel reported 3 missiles exploding 200 m away.
	Yemen	EEZ	15°24N	041°33E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	

240	29/06/2024	1:30	Container ship	Sailing	The vessel was hailed on VHF by an entity declaring itself as local authorities requiring her to email the vessel characteristics or she will be their next target. The crew complied.
	Yemen	EEZ	11°43N	044°23E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	No	
241	30/06/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces destroyed 3 USVs. *
	Yemen	EEZ	14°54N	042°30E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
242	30/06/2024	3:10	Bulk carrier	Sailing	The vessel was approached by 12 small crafts, consisting of a range of fast boats and kayak-type boats for 1 hour. Closest point of approach was 1.5 nm.
	Yemen	EEZ	13°08N	043°06E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
243	03/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 USVs. *
	Yemen	EEZ	14°27N	042°48E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
244	04/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 USVs. *
	Yemen	EEZ	14°27N	043°48E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
245	07/07/2024	6:23	Cargo ship	Sailing	Military forces intercepted 4 UAVs. *
	Somalia	EEZ	11°05N	045°35E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
246	09/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an unknown number of UAV.*
	Yemen	EEZ	14°57N	042°26E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
247	09/07/2024	4:35	Container ship	Sailing	The vessel reported an explosion nearby. No damage reported.
	Oman	EEZ	15°41N	055°22E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	

248	10/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 UAVs and an USV.*
	Yemen	EEZ	14°27N	042°48E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
249	10/07/2024	5:40	Tanker	Sailing	The vessel reported an explosion nearby. No damage reported.
	Yemen	EEZ	12°38N	043°22E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
250	11/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 3 UAVs.*
	Yemen	EEZ	15°02N	042°38E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
251	11/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 5 USVs.*
	Yemen	EEZ	14°27N	042°48E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
252	11/07/2024	20:06	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported 5 missiles exploding nearby. No damage reported.
	Yemen	EEZ	13°08N	043°02E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
253	14/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 UAVs and an USV.*
	Yemen	EEZ	14°26N	042°47E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
254	14/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV.*
	Yemen	EEZ	11°55N	045°43E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
255	15/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 3 UAVs.*
	Yemen	EEZ	14°34N	042°30E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

256	15/07/2024	5:30	Tanker	Sailing	The vessel was collided by an USV and approached by 2 skiffs firing at the ship. The armed security team conducted self-protection measures, causing the skiffs to abort the attack. Later, 3 missiles exploded nearby.
	Yemen	EEZ	14°17'N	041°53'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
257	15/07/2024	12:00	Tanker	Sailing	The vessel was hit by an USV and sustained damage. The vessel changed its course to assess damage and potential oil spillage.
	Yemen	EEZ	15°25'N	041°22'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
258	15/07/2024	14:46	Unknown	Sailing	The vessel was approached by a skiff which retreated after the security team opened fire. Later, the vessel reported a missile exploding nearby.
	Yemen	EEZ	12°53'N	043°11'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
258	19/07/2024	1:50	Container ship	Sailing	The vessel was hit by 2 missiles.
	Yemen	EEZ	11°45'N	045°55'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
260	20/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV.*
	Yemen	EEZ	14°37'N	042°10'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
261	20/07/2024	3:00	Container ship	Sailing	The vessel reported multiple attacks by missiles, UAVs and an USV. Damage was reported.
	Yemen	EEZ	13°50'N	042°18'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
262	21/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 4 USVs.*
	Yemen	EEZ	14°34'N	042°30'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
263	26/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 3 USVs. *
	Yemen	EEZ	15°11'N	042°27'E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

264	30/07/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 3 USVs. *
	Yemen	EEZ	14°57N	042°27E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
265	03/08/2024	13:30	Container ship	Sailing	The vessel reported an explosion nearby. Later, the vessel was hit by a missile causing minor damage.
	Yemen	EEZ	12°56N	048°11E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
266	05/08/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 3 UAVs. *
	Yemen	EEZ	11°54N	044°32E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
267	08/08/2024	14:03	Tanker	Sailing	The vessel reported an RPG fired from 2 skiffs, each with 4 men on board. Later on, a missile exploded over 50 m, causing minor damage.
	Yemen	EEZ	12°34N	043°20E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
268	09/08/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 2 USVs. *
	Yemen	EEZ	14°15N	042°27E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
269	12/08/2024	22:44	Tanker	Sailing	Master spotted a suspicious skiff flashing its lights at a distance of 2 NM, leading him to switch off the navigational lights to avoid detection. Later, he reported 2 simultaneous explosions, 556 m off the port beam of the vessel, that seems to be rockets. No damage.
	Yemen	EEZ	14°29N	041°56E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
270	13/08/2024	1:03	Tanker	Sailing	The vessel reported an explosion 200 m away on port quarter. No damage reported.
	Yemen	EEZ	15°26N	041°25E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
271	13/08/2024	Unknown	Unknown	Unknown	Military forces destroyed 2 hostile vessels. *
	Yemen	EEZ	14°40N	042°34E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

272	14/08/2024	Unknown	Pleasure craft	Anchored	Men boarded the vessel and escaped with ship equipments.
	Mauritius	TTW	20°16S	057°57E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
273	15/08/2024	11:10	Supply vessel	Sailing	A small boat with armed men onboard hailed the vessel on VHF, declaring itself as local forces. The vessel warned them to stay back and advised that they were armed causing its departure.
	Eritrea	EEZ	16°57N	040°20E	
	Spillover	Yes	Nil	Yes	
274	15/08/2024	12:45	Fishing vessel	Sailing	The vessel was approached over 100 m by a boat with a grey hull, a mounted machine gun, and a small landing craft. The vessel fired 3 warnings shots. The skiff fired back before declaring itself as local forces and leaving the area.
	Eritrea	EEZ	17°58N	039°28E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
275	16/08/2024	Unknown	Unknown	Unknown	Military forces intercepted an USV. ^
	Yemen	EEZ	14°46N	042°32E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
276	20/08/2024	Unknown	Pleasure craft	Anchored	Men boarded the vessel and escaped with ship equipments.
	Mauritius	TTW	19°58S	057°36E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
277	21/08/2024	2:57	Tanker	Sailing	The vessel was hailed by 2 skiffs with 15 men on board. After an exchange of fire, the skiffs moved away. Then, the vessel reported being hit by 3 projectiles fired from the skiffs. The attack caused a fire onboard, and the loss of its engine power. The crew were evacuated by military forces leaving the
	Yemen	EEZ	14°53N	041°36E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
278	21/08/2024	11:44	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported 2 explosions nearby, then an another one 500 m away. No damage reported.
	Yemen	EEZ	12°40N	045°21E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
279	22/08/2024	7:59	Bulk carrier	Sailing	The vessel was hit by an USV, causing minor damage.
	Yemen	EEZ	14°38N	042°16E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	

280	23/08/2024	Unknown	Unknown	Unknown	Armed men boarded 5 different boats and escaped with ship's stores and equipments as well as personal belongings.
	Bahrain	EEZ	26°39N	050°44E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
281	26/08/2024	3:44	Tanker	Sailing	A skiff with 8 to 10 men and a ladder onboard approached the vessel within 0.1 NM. The armed security team displayed their weapons and shouted, causing them to flee.
	Yemen	EEZ	12°28N	046°39E	
	Spillover	Yes	Nil	Yes	
282	26/08/2024	13:21	Tanker	Sailing	The vessel reported an USV with an erratic kinematic at 1 NM.
	Yemen	EEZ	12°27N	043°43E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	
283	27/08/2024	5:06	Tanker	Sailing	The vessel reported a stationary USV with ammunition boxes onboard. 3 skiffs were also reported in the vicinity. 1 of the skiffs approached the MV over 1NM before sailing away.
	Yemen	EEZ	13°20N	042°49E	
	Spillover	Yes	Nil	Yes	
284	30/08/2024	17:00	Container ship	Sailing	The vessel was targeted by 2 missiles which exploded nearby.
	Yemen	EEZ	12°27N	047°10E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
285	31/08/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV and an USV. *
	Yemen	EEZ	14°43N	042°36E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
286	02/09/2024	1:30	Tanker	Sailing	The vessel was hit by a missile, followed by a second hit half an hour later. A third explosion was reported nearby. No significant damage reported.
	Yemen	EEZ	15°29N	041°24E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
287	02/09/2024	6:30	Tanker	Sailing	The vessel was hit by an UAV. Light damage reported.
	Yemen	EEZ	14°44N	041°51E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	

288	03/09/2024	Unknown	Pleasure craft	Berthed	Men boarded the boat and escaped with ship equipments.
	Mauritius	TTW	19°59S	057°39E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
289	06/09/2024	5:00	Tanker	Sailing	The vessel was approached by a small blue and white skiff with 3 men onboard. The skiff approached to 400 m of the vessel and changed direction when the AST displayed their weapons.
	Yemen	EEZ	14°19N	042°05E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	
290	09/09/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	14°38N	042°41E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
291	20/09/2024	12:25	Tanker	Sailing	The vessel reported a potential USV with an erratic kinematic. The USV then moved away.
	Yemen	TTW	12°33N	043°34E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	
292	20/09/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	14°38N	042°41E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
293	24/09/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Yemen	EEZ	14°40N	042°41E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
294	25/09/2024	Unknown	Unknown	Berthed	2 UAVs were launched toward Eilat port. One of them was intercepted by military forces. The second one hit the port area, injuring 2 civilians and causing damage to a warehouse.
	Israel	TTW	29°31N	034°56E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
295	29/09/2024	Unknown	Unknown	Berthed	An UAV was launched toward Eilat port, hitting the port and injuring 2 civilians.
	Israel	TTW	29°31N	034°56E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	

296	29/09/2024	Unknown	Unknown	Berthed	Air strikes hit the port of Hudaydah Yemen, destroying petroleum terminals and other infrastructures, and killing 4 civilians.
	Yemen	TTW	14°50N	042°56E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
297	01/10/2024	1:40	Tanker	Sailing	The vessel reported 4 impacts by unknown projectiles nearby. Soon after, the vessel was struck by an USV causing minor damage.
	Yemen	EEZ	15°06N	041°47E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
298	01/10/2024	4:15	Bulk carrier	Sailing	The vessel was hit by a missile causing damage and fire in the engine room. The vessel was then drifting for a while.
	Yemen	EEZ	15°37N	041°26E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
299	01/10/2024	12:40	Tanker	Sailing	The vessel reported an UAV described as grey blue and approximately 10m in length, approaching within 10 to 20m before leaving the area.
	Pakistan	Int. Waters	21°56N	064°26E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	
300	07/10/2024	20:00	Cargo ship	Anchored	The vessel was boarded by 6 to 7 men. They tied up one of the duty crew and assaulted him. They attempted to access to the paint store but were unsuccessful, they escape after stealing some personal belongings.
	Bangladesh	TTW	22°16N	091°49E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes	
301	10/10/2024	0:10	Tanker	Sailing	The vessel was hit by an unidentified projectile and sustained light damage. 4 hours later, 2 additional projectiles exploded 500 m away following by a further explosion 30 m away.
	Yemen	EEZ	13°59N	042°05E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
302	12/10/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted an UAV. *
	Egypt	EEZ	27°15N	034°34E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
303	13/10/2024	19:48	Tanker	Anchored	The vessel was boarded by 2 men, the alarm was raised, causing them to escape in small boats with ten accomplices. Stores and crew's belongings were stolen.
	Bangladesh	TTW	21°48N	091°47E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	

304	23/10/2024	2:50	Bulk carrier	Sailing	The vessel was approached by 5 skiffs over 550 m. The armed security team fired warning shots causing the skiffs to moved away.
	Yemen	EEZ	12°03N	044°44E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
305	24/10/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military fores intercepted 15 UAVs, and several missiles. *
	Yemen	EEZ	14°43N	042°01E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
306	28/10/2024	13:45	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported an explosion 150 m away, a 2nd missile exploded around 200 m ahead. Later a 3rd missile exploded in close proximity to the vessel.
	Yemen	EEZ	12°54N	043°10E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
307	31/10/2024	4:30	Fishing vessel	Sailing	A fishing vessel sighted 6 skiffs trying to surround her. The security team took defensive positions, causing the skiffs to move away.
	Somalia	EEZ	07°54N	055°16E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
308	01/11/2024	19:10	Passenger ship	Sailing	The vessel sighted 2 small crafts within 0.5 NM. The crew heard and spotted a flying object but was unable to establish its nature due to darkness.
	Yemen	EEZ	13°55N	042°15E	
	Spillover	Unknown	Nil	Yes	
309	02/11/2024	Unknown	Fishing vessel	Sailing	A fishing vessel was attacked by armed men aboard a skiff. Shots were fired at the vessel before the skiff left the area. Initial reports indicate that an RPG was seen aboard the skiff.
	Somalia	EEZ	10°13N	051°07E	
	Attack/Boarding	Yes - With Use	Nil	Yes	
310	02/11/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted 3 UAVs.^
	Saudi Arabia	TTW	29°22N	034°53E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
311	07/11/2024	4:45	Yacht	Sailing	The vessel reported 9 to 15 small crafts, with armed men on board, approaching within 600 m.
	Yemen	EEZ	11°58N	044°35E	
	Suspicious approach	Yes	Nil	Yes	

312	09/11/2024	18:07	Bulk carrier	Sailing	The vessel was hailed on VHF by an entity declaring itself as local authorities. The vessel was warned to not transit the Bab el Mandeb or they would be targeted. The vessel subsequently turned off AIS.
	Yemen	EEZ	12°10N	044°24E	
	Spillover	Yes	Nil	Yes	
313	10/11/2024	Unknown	Pleasure craft	Anchored	A pleasure craft was stolen.
	Madagascar	TTW	13°23S	048°13E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship	Yes	
314	11/11/2024	Unknown	Pleasure craft	Anchored	A moored pleasure craft was stolen.
	Mauritius	TTW	20°00S	057°33E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship	Yes	
315	12/11/2024	0:01	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported 6 missiles exploding within 2 NM. Military forces also intercepted 8 UAVs and 8 missiles.
	Eritrea	EEZ	14°13N	041°48E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
316	13/11/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercept an UAV. *
	Israel	TTW	29°28N	034°57E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
317	15/11/2024	Unknown	Pleasure craft	Berthed	Ship equipments were stolen.
	Mauritius	TTW	20°00S	057°39E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
318	17/11/2024	Unknown	Pleasure craft	Berthed	Men boarded the vessel and escape with ship equipments.
	Mauritius	TTW	20°00S	057°38E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
319	17/11/2024	16:13	Bulk carrier	Sailing	The vessel was hailed on VHF by an entity declaring itself as local authorities. The vessel was warned to not proceed south. The vessel did not respond and shortly afterwards a missile splashed close to the vessel.
	Yemen	TTW	13°19N	042°50E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	

320	18/11/2024	9:58	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported an explosion within 1 NM.
	Yemen	EEZ	12°07N	045°52E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
321	18/11/2024	21:20	Cargo ship	Anchored	10 men, armed with knives boarded the vessel and tied up 3 watchmen. 2 of them sustained injuries. Ship's stores and property were stolen.
	Bangladesh	TTW	21°52N	091°45E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Stores	Yes	
322	21/11/2024	3:30	Yacht	Sailing	The vessel reported the sighting of 12 skiffs over 2 hours, with one closing to 1 NM. The yacht applied evasive manoeuvres.
	Yemen	EEZ	12°33N	043°44E	
	Other	Unknown	Nil	Yes	
323	24/11/2024	6:45	Other	Sailing	The vessel was approached at 1.5 NM by a dhow. The crew was mustered at the pirate station. The APPN fired two bursts of 2 signal flares. Following this action, the dhow altered course to pass 1 NM astern of the ship.
	Yemen	EEZ	13°31N	057°53E	
	Suspicious approach	Yes	Nil	Yes	
324	27/11/2024	19:20	Fishing vessel	Sailing	6 armed men boarded a fishing vessel. The incident began after the vessel had sailed inside the TTW. *
	Somalia	TTW	08°35N	050°21E	
	Hijack/Kidnap ping	Yes - With Use	Unknown	Yes	
325	01/12/2024	9:32	Container ship	Sailing	The vessel reported the interception of a missile by military forces.
	Yemen	EEZ	11°32N	044°38E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
326	03/12/2024	15:00	Pleasure craft	Berthed	Men stole items on a pleasure craft.
	Mauritius	TTW	20°16S	057°22E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
327	05/12/2024	2:15	Bulk carrier	Sailing	The ship suffered an explosion of unknown origin which caused a major leak. The crew was rescued by military forces.
	Yemen	EEZ	15°36N	041°19E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

328	10/12/2024	Unknown	Unknown	Sailing	Military forces intercepted several UAVs and a missile. *
	Yemen	EEZ	12°06N	043°59E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
329	12/12/2024	Unknown	Unknown	Unknown	Military forces intercepted an UAV targeting Eilat.
	Israel	TTW	29°27N	034°55E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
330	19/12/2024	15:30	Cargo ship	Anchored	7 men, armed with machetes came alongside in a wooden boat and boarded the vessel. They threatened the duty crew, took his UHF radio and personal mobile phone and stole ship's stores before escaping.
	Bangladesh	TTW	21°35N	091°47E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Stores	Yes	
331	19/12/2024	Unknown	Unknown	Unknown	The Ras Isa oil terminal and the port of Hodeidah were hit by an air strike.
	Yemen	TTW	15°08N	042°41E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
332	26/12/2024	Unknown	Unknown	Unknown	Military aircraft struck multiple targets across Yemen. Sites struck included infrastructure at the Hodeidah, Salif, and Ras Kanatib ports.
	Yemen	TTW	15°19N	042°24E	
	Spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
333	28/12/2024	19:30	Bulk carrier	Anchored	3 men, armed with knives and iron bars, were spotted by duty crew attempting to break into the forecastle store. They threatened the duty crew member, who managed to escape and raise the alarm, causing the men to flee empty-handed into a waiting boat with 4 other men.
	Bangladesh	TTW	22°09N	091°46E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Nil	Yes	



F

ASIE DU SUD-EST

La piraterie et le brigandage restent à des niveaux élevés dans la région avec 102 événements, ce qui représente 30% des actes recensés dans le monde. **Le brigandage reste la menace la plus répandue dans la zone et plus spécifiquement dans le détroit de Singapour où se concentrent 62% des événements. Les autres zones impactées sont essentiellement localisées en Indonésie avec 24% des événements** et dans une moindre mesure les Philippines (4% Manille) et la Malaisie (2%).

Parmi ces événements, la majorité des cas concerne des vols (97% des événements), très souvent armés (52% des cas) dans le but d'intimider et menacer les équipages sans pour autant aller à l'affrontement (seulement 4% des événements observés relatent des blessés).

Les navires les plus touchés sont majoritairement des vraquiers (56%), des pétroliers (17%) ainsi que des barges tractées par remorqueurs (10%). Vitesse et franc-bord faibles sont toujours des facilitateurs. Les navires de plaisance sont quant à eux rarement impactés. Dans la majorité des cas ils sont en route au moment des faits (68%).

Indonésie

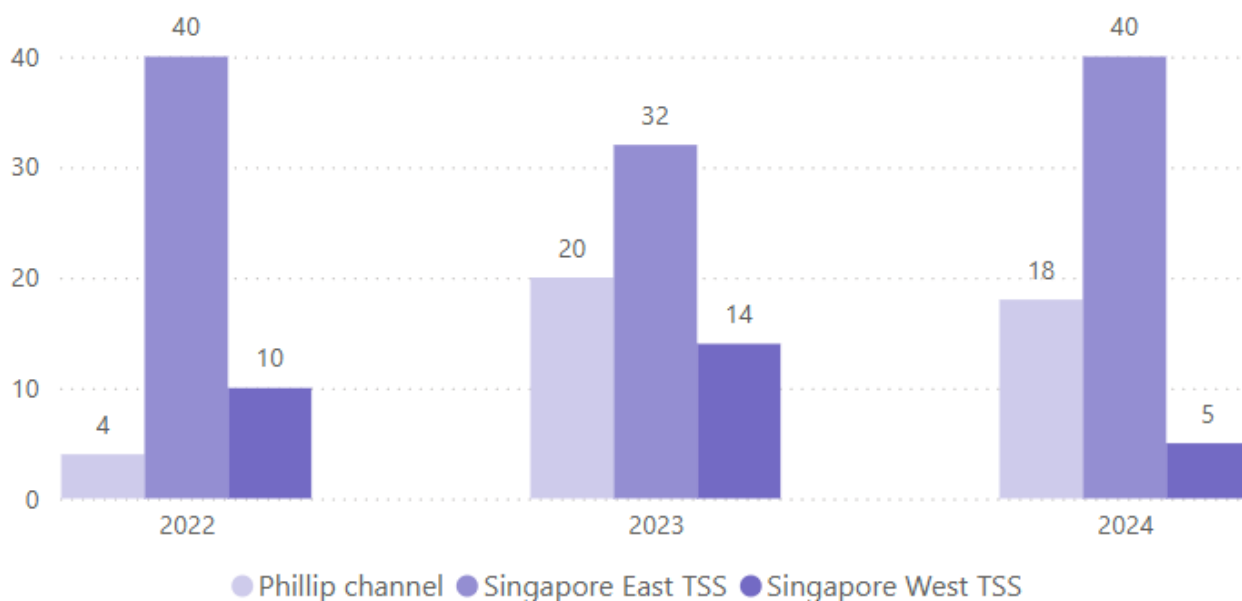


En Indonésie, la hausse des événements sécuritaires se poursuit maintenant depuis 3 ans. Les 34 événements observés comprennent une dizaine d'actes à proximité du détroit de Singapour. Sans compter ces derniers cas, l'Indonésie concentre 24% des événements sécuritaires de la région.

Pour l'ensemble de ces événements, il s'agit de vols ou tentative de vols commis par des brigands équipés d'armes blanches (90% des cas). Les navires visés sont principalement au mouillage (75% des cas), notamment à proximité de l'**île de Sumatra** (Dumai avec 8 cas, Belawan avec 5 cas, Kuala Tanjung avec 2 cas et Panjang avec 1 cas), de l'**île de Kalimantan** (Balikpapan avec 2 cas) et de l'**archipel de Riau** (Batu Ampar avec 2 cas, Tanjung Jernih avec 2 cas, Batam avec 1 cas, Pulau Kapalajernih avec 1 cas, Berakit avec 1 cas, Tanjung Uban Kota).

Enfin 5 cas ont été jugés bien plus agressifs que la moyenne avec 4 menaces directes par armes blanches envers l'équipage et une tentative d'enlèvement commise le 19 février dans le port de Pajang.

Détroit de Singapour



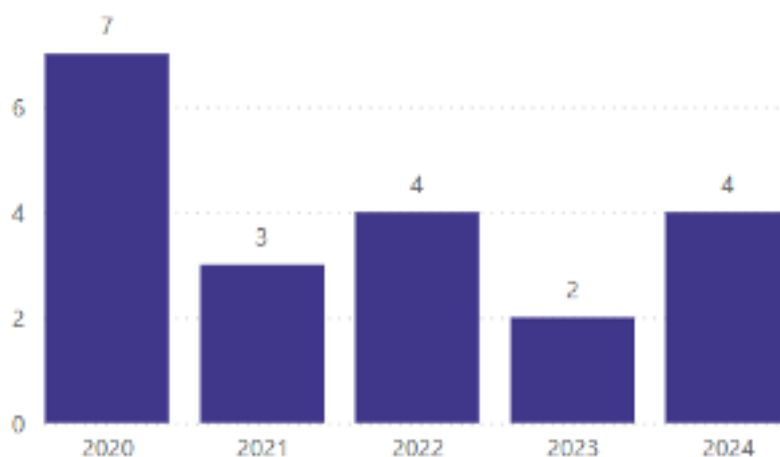
Comme depuis maintenant plusieurs années, le brigandage reste la menace la plus répandue dans la zone et **plus spécifiquement dans le détroit de Singapour où se concentrent 62% des événements**, notamment dans le *Phillip Channel*¹ (80%). **Le détroit de Malacca est quant à lui préservé** avec un seul événement enregistré.

L'activité criminelle en mer semble s'être stabilisée après une franche hausse constatée entre les années 2022 et 2023.

Les actes de brigandage se font toujours par opportunisme et sont réalisés majoritairement sur des navires en route et essentiellement de nuit (95%) par groupes de 4 à 6 brigands à l'aide de sampans. Ces derniers sont très souvent armés (50% des cas) dans le but d'intimider et menacer les équipages sans pour autant aller à l'affrontement (seulement 4% des événements observés relatent des blessés).

Dans le détroit, les navires les plus touchés sont majoritairement des vraquiers (62%), des pétroliers (14%) ainsi que des barges tractées par remorqueurs (12%).

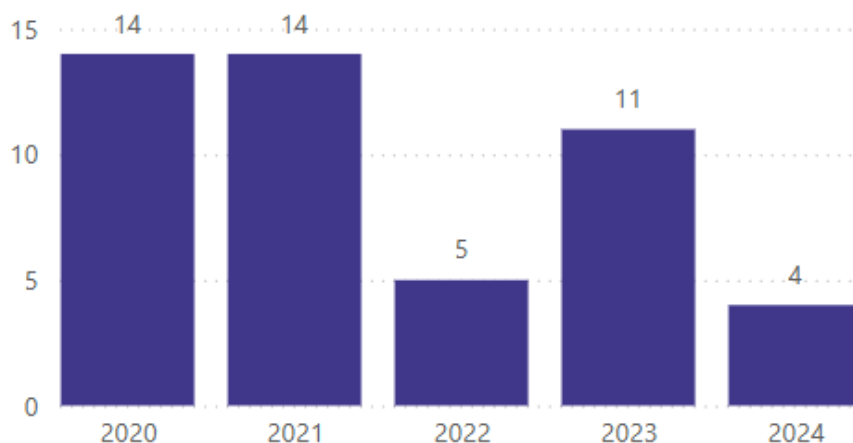
Malaisie



¹ Phillip Channel et East TSS – East bound

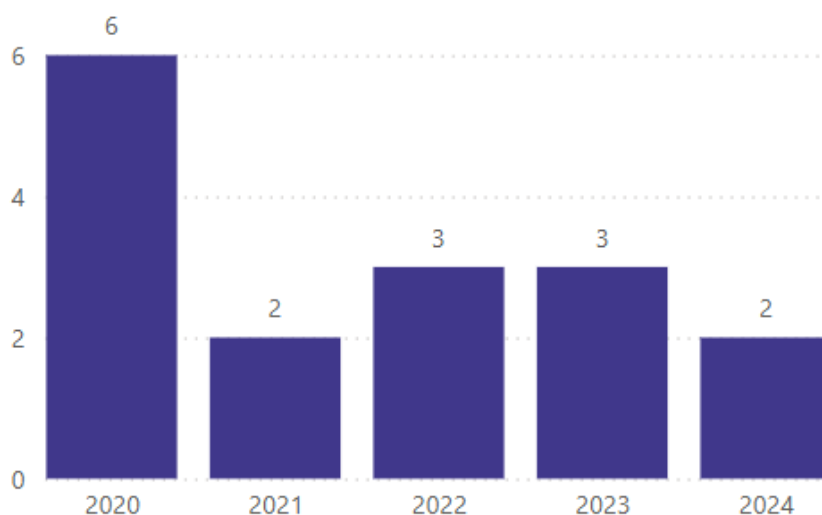
Le nombre d'événements reporté dans les eaux malaisiennes ou à proximité reste à un niveau faible depuis maintenant 4 ans. Pour mémoire, le pic de criminalité maritime a été observé en 2019 avec 14 événements. Les 4 incidents constatés cette année concernent exclusivement des vols commis sans violence sur des barges tractées.

Philippines



Le nombre d'incidents enregistrés aux Philippines retombent à un plus bas niveau depuis une dizaine d'années. Les 4 cas enregistrés cette année concernent exclusivement des navires de commerce pétrolier ou porte-conteneurs, au mouillage ou à quai et principalement sans violence, hormis un braquage à l'arme de poing effectué à bord d'un pétrolier à quai à Mabini le 20 octobre.

Vietnam



Le nombre d'incidents dans les eaux du Vietnam est anecdotique. Les deux événements observés cette année concernent des tentatives de vols commises au large des côtes entre 7 et 18nq et ciblant des porte-conteneurs au mouillage. Aucun incident violent, ou confrontation directe entre membres d'équipage et brigands, n'est à reporter sur les 5 dernières années.

Sri	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human - goods	Authorities informed	
001	03/01/2024	16:50	Bulk carrier	Anchored	A man boarded via the anchor chain. He was seen by the duty crew, who raised the alarm and the man fled empty-handed.
	Indonesia	TTW	01°21S	116°59E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
002	03/01/2024	18:40	Bulk carrier	Sailing	5 armed men boarded and stole some ship's stores.
	Singapore	TTW	01°03N	103°40E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	
003	03/01/2024	19:15	Bulk carrier	Sailing	6 armed men boarded and stole some ship's stores.
	Singapore	TTW	01°04N	103°40E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	
004	03/01/2024	20:00	Cargo ship	Anchored	3 men, armed with knives and guns boarded the vessel and restrained a crewmember. The alarm was raised and the men fled with ship spares.
	Singapore	TTW	01°45N	101°22E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
005	09/01/2024	18:40	Bulk carrier	Sailing	5 men (1 armed) boarded the vessel. After being spotted, they fled empty-handed.
	Singapore	TTW	01°03N	103°41E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
006	13/01/2024	18:30	Tanker	Anchored	5 men boarded the vessel before escaping.
	Indonesia	TTW	01°43N	101°25E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
007	14/01/2024	12:00	Tanker	Anchored	4 men boarded the vessel. The alarm was raised and the men fled empty-handed.
	Indonesia	TTW	01°42N	101°27E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	

008	27/01/2024	21:50	Tanker	Anchored	A man tried to board the vessel but escaped empty-handed.
	Indonesia	TTW	01°43N	101°24E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
009	31/01/2024	18:00	Bulk carrier	Sailing	6 men, armed with knives boarded the vessel and stole some ship's stores.
	Singapore	TTW	01°02N	103°39E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	
010	01/02/2024	16:40	Container ship	Anchored	5 men boarded the vessel and stole some ship's stores.
	Philippines	TTW	14°23N	120°48E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	
011	02/02/2024	Unknown	Tug	Sailing	The vessel was hijacked by men, carrying firearms and sharp weapons. Crew reported that they were kidnapped for 27 hours before being released.
	Indonesia	EEZ	04°05S	115°30E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Unknown	Yes	
012	06/02/2024	20:05	Bulk carrier	Sailing	3 to 4 men boarded the vessel but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°09N	103°28E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
013	16/02/2024	21:15	Tanker	Anchored	6 armed men on a skiff approached the ship and attempted to board. The alarm was raised and the men left empty-handed.
	Indonesia	TTW	01°43N	101°25E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
014	19/02/2024	19:08	Cargo ship	Sailing	4 men possibly armed with guns boarded the vessel and stole some engine spare parts.
	Singapore	TTW	01°08N	103°29E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
015	19/02/2024	21:00	Bulk carrier	Anchored	2 men, armed with knives boarded the vessel and tried to capture a crewmember. The crewmember escaped and raised the alarm, causing the men to flee with ship's stores.
	Indonesia	TTW	05°29S	105°17E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	

016	29/02/2024	Unknown	Bulk carrier	Anchored	4 men boarded the vessel and fled after being approached by local authorities.
	Indonesia	TTW	01°43N	101°25E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Unknown	Yes - with intervention	
017	29/02/2024	19:10	Bulk carrier	Anchored	3 men boarded the vessel, threatened a crewmember after being spotted and fled with ship's stores.
	Indonesia	TTW	01°11N	103°58E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes - with intervention	
018	29/02/2024	19:46	Container ship	Anchored	Men boarded the vessel and stole paint cans.
	Indonesia	TTW	05°48N	118°05E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Stores	Yes	
019	03/03/2024	18:50	Bulk carrier	Sailing	2 men tried to board the vessel but fled upon being spotted by the crew.
	Singapore	TTW	01°07N	103°31E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes - with intervention	
020	05/03/2024	0:35	Bulk carrier	Sailing	3 men boarded the vessel. They fled with engine spare parts after being spotted.
	Singapore	TTW	01°03N	103°40E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Stores	Yes	
021	05/03/2024	16:30	Bulk carrier	Sailing	3 men, armed with metal rods boarded the vessel. The alarm was raised and the men fled empty-handed.
	Singapore	TTW	01°03N	103°40E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Unknown	
022	23/03/2024	22:00	Tanker	Berthed	2 men were sighted on a small boat near the vessel. Stolen items were recovered and the men were apprehended.
	Indonesia	TTW	01°41N	101°26E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes - with intervention	
023	26/03/2024	0:54	Tug	Sailing	The tug reported a small boat coming alongside the drill ship that was under tow. Men boarded the drill ship. The alarm was raised causing the men to fled empty-handed.
	Malaysia	TTW	01°26N	103°11E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes - with intervention	

024	29/03/2024	16:14	Bulk carrier	Sailing	3 men, armed with knives boarded the vessel. The alarm was raised and the men fled empty-handed.
	Singapore	TTW	01°03N	103°39E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
025	30/03/2024	19:30	Tug	Sailing	4 men, armed with hacksaws machetes, and hammers boarded a barge under tow, and stole some ship's stores. Items of ship's stores have been recovered and the men were apprehended.
	Singapore	TTW	01°09N	103°24E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes - with intervention	
026	03/04/2024	18:10	Bulk carrier	Berthed	3 men, armed with knives entered the engine room and tied up a crew member. They stole engine parts before releasing the crew member and escaping.
	Indonesia	TTW	03°23N	099°28E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
027	06/04/2024	8:45	Tug	Sailing	3 men boarded a barge under tow and left empty-handed.
	Singapore	TTW	01°18N	104°15E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
028	07/04/2024	0:40	Unknown	Sailing	Local authorities approached a vessel with 3 men onboard. Gunshots were fired and 2 officers were injured.
	Malaysia	TTW	01°18N	104°15E	
	Other	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
029	12/04/2024	21:25	Tanker	Berthed	4 men boarded the vessel and stole some ship's stores.
	Indonesia	TTW	01°17S	116°47E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	
030	13/04/2024	19:19	Bulk carrier	Sailing	5 armed men, boarded the vessel. When they were discovered they escaped empty-handed.
	Indonesia	TTW	01°04N	103°40E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
031	14/04/2024	10:20	Tug	Sailing	3 to 4 men boarded the barge towed by a tug. Some scrap metal were stolen.
	Malaysia	TTW	01°20N	104°21E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	

032	01/05/2024	1:54	Tanker	Anchored	2 men, armed with knives boarded the vessel and stole crew's belongings, the alarm was raised, causing them to escape.
	Indonesia	TTW	03°54N	098°45E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Crew's belongings	Yes	
033	04/05/2024	18:30	Bulk carrier	Sailing	3 armed men were discovered in the engine room. The alarm was raised causing them to escape empty-handed.
	Singapore	TTW	01°06N	103°44E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
034	05/05/2024	19:50	Bulk carrier	Berthed	3 men, armed with knives tied up a crew member, the men stayed onboard more than 1 hour and stole ship's stores before escaping on a small boat.
	Indonesia	TTW	03°47N	098°41E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Stores	Yes	
035	09/05/2024	21:10	Cargo ship	Anchored	3 men boarded the vessel using a hook and a rope, the alarm was raised and the crew mustered in the bridge. After few minutes the men escaped on a skiff.
	Indonesia	TTW	01°42N	101°26E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Unknown	Yes	
036	10/05/2024	19:20	Container ship	Anchored	2 men boarded the vessel and escaped with ship's stores after being spotted.
	Philippines	TTW	14°35N	120°50E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	
037	14/05/2024	21:15	Cargo ship	Anchored	3 men were spotted boarding the vessel, the alarm was raised causing them to escape in a small boat.
	Indonesia	TTW	01°42N	101°28E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
038	20/05/2024	21:13	Bulk carrier	Sailing	5 men, armed with knives boarded the vessel, the alarm was raised causing them to escape empty-handed.
	Singapore	TTW	01°02N	103°39E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
039	21/05/2024	8:17	Tug	Sailing	Men boarded a scrap metal barge towed by a tug. Crew sighted 5 sampans alongside the barge.
	Indonesia	EEZ	01°30N	104°34E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Unknown	Yes	

040	24/05/2024	19:10	Bulk carrier	Sailing	3 men, armed with knives and iron bars boarded the vessel. They stole the ship's engine spares and escaped.
	Indonesia	EEZ	01°42N	101°28E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
041	26/05/2024	18:45	Bulk carrier	Sailing	4 men boarded the vessel and stole some ship's stores.
	Singapore	TTW	01°09N	103°27E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	
042	29/05/2024	12:20	Cargo ship	Anchored	A man was spotted attempting to board the vessel, the alarm was raised causing him to escape in a wooden boat.
	Vietnam	TTW	10°11N	107°02E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
043	04/06/2024	16:40	Supply vessel	Anchored	2 men, armed with machete boarded the vessel, the alarm was raised causing them to escape empty-handed.
	Indonesia	TTW	01°09N	103°58E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
044	10/06/2024	20:30	Bulk carrier	Sailing	6 men armed with knives boarded the vessel and tied up 3 of the crew members. The alarm was raised and crew mustered. Ship's stores were stolen.
	Indonesia	TTW	01°03N	103°37E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	
045	10/06/2024	20:35	Bulk carrier	Sailing	4 men, armed with knives boarded the vessel, the alarm was raised and the crew mustered. Ship's stores were stolen.
	Indonesia	TTW	01°08N	103°28E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	
046	15/06/2024	12:12	Tanker	Sailing	A dimly lit boat approached the vessel and attempted to board. The vessel performed evasive manoeuvres and notified local authorities. A patrol boat arrived, causing the boat to move away.
	Singapore	TTW	01°14N	104°03E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes - with intervention	
047	15/06/2024	18:01	Bulk carrier	Sailing	4 men, armed with knives boarded the vessel. The alarm was raised causing them to escape with ship's stores.
	Singapore	TTW	01°03N	103°37E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	

048	25/06/2024	20:29	Other	Anchored	2 men from 2 small boats boarded the vessel and stole ship's stores. A crew member was injured during a confrontation. Coast guards came to assist.
	Indonesia	TTW	01°06N	104°10E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Stores	Yes - with intervention	
049	27/06/2024	19:10	Bulk carrier	Sailing	A men boarded the vessel, the alarm was raised causing him to escape empty-handed.
	Singapore	TTW	01°10N	103°28E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
050	07/07/2024	20:10	Bulk carrier	Sailing	4 men boarded the vessel. The alarm was raised causing them to fled empty handed.
	Singapore	TTW	01°03N	103°39E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes	
051	15/07/2024	8:33	Tug	Sailing	The barge was boarded and 2 sampans were observed alongside the barge. 5 men were seen removing scrap metal from the barge.
	Singapore	TTW	01°16N	104°13E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Stores	Yes	
052	15/07/2024	18:30	Bulk carrier	Sailing	5 armed men with knives and what appeared to be guns boarded the vessel. Men stole ship equipments and escaped.
	Singapore	TTW	01°04N	103°42E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
053	20/07/2024	20:40	Bulk carrier	Anchored	3 men, armed with knives boarded the vessel. Some ship's engine spares were stolen.
	Indonesia	TTW	03°25N	099°27E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
054	23/07/2024	1:05	Bulk carrier	Sailing	4 to 5 men armed with knives boarded the vessel and escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°05N	103°43E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
055	28/07/2024	18:15	Bulk carrier	Sailing	A man was spotted in the steering gear compartment.
	Indonesia	TTW	01°03N	103°40E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes	

056	28/07/2024	21:12	Bulk carrier	Sailing	3 men armed with knives were spotted at the aft of the ship.
	Indonesia	TTW	01°03N	103°40E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
057	29/07/2024	Unknown	Yacht	Sailing	A yacht was boarded by men. Ship equipments and stores were stolen.
	Papua New Guinea	TTW	09°19S	141°42E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
058	03/08/2024	20:00	Supply vessel	Anchored	2 men escaped with ship's properties.
	Indonesia	TTW	01°09N	103°57E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
059	05/08/2024	9:05	Tug	Sailing	Men escaped with scrap metal from the barge to small boat
	Singapore	TTW	01°15N	104°11E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Stores	Yes	
060	06/08/2024	17:20	Bulk carrier	Sailing	5 to 6 men armed with knives escaped with some spares parts.
	Singapore	TTW	01°03N	103°38E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
061	10/08/2024	20:45	Bulk carrier	Sailing	2 men escaped empty handed after being spotted onboard.
	Singapore	TTW	01°04N	103°42E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes	
062	23/08/2024	4:30	Tug	Sailing	7 men boarded the barge and stole scrap metal.
	Malaysia	TTW	01°17N	104°08E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	
063	27/08/2024	15:20	Bulk carrier	Sailing	5 men armed with knives were spotted in the engine room, the alarm was raised causing them to escape with ship's stores.
	Singapore	TTW	01°15N	104°01E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes - with intervention	

064	29/08/2024	18:00	Tanker	Anchored	2 men were spotted attempting to board the vessel through the anchor chain. The alarm was raised causing them to escape empty-handed.
	Philippines	TTW	13°45N	120°58E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
065	14/09/2024	16:20	Bulk carrier	Sailing	5 men, armed with knives were spotted in the steering gear compartment. The alarm was raised and the crew mustered. Nothing was stolen.
	Singapore	TTW	01°04N	103°37E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes - with intervention	
066	14/09/2024	16:38	Tug	Sailing	The vessel reported a sampan alongside the barge and several men stealing scrap metal.
	Malaysia	TTW	01°19N	104°17E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes - with intervention	
067	14/09/2024	17:25	Bulk carrier	Sailing	6 to 7 men boarded the vessel and stole ship equipments.
	Singapore	TTW	01°03N	103°38E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes - with intervention	
068	22/09/2024	11:30	Tug	Sailing	The tug was approached by a small craft with 5 armed men. They locked the crew in and stole crew's belongings. The tugs communication and navigation equipment were destroyed.
	Indonesia	EEZ	04°02S	113°49E	
	Hijack/Kidnap ping	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes	
069	30/09/2024	0:00	Tanker	Sailing	5 men, armed with knives were sighted in the engine room, they threatened the duty engineer. The alarm was raised and the crew was mustered. Ship's stores were reported stolen.
	Singapore	TTW	01°04N	103°43E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	
070	30/09/2024	17:02	Bulk carrier	Sailing	5 men, one possibly armed, were sighted in the engine room. Nothing was stolen.
	Singapore	TTW	01°05N	103°43E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
071	17/10/2024	16:55	Bulk carrier	Sailing	5 men, armed with knives were sighted in the engine room. The alarm was raised and the crew was mustered. A search was conducted but nothing was stolen.
	Singapore	TTW	01°07N	103°29E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	

072	17/10/2024	18:08	Bulk carrier	Sailing	10 men, armed with knives were spotted in the engine room. The alarm was raised causing them to escape empty-handed.
	Singapore	TTW	01°07N	103°30E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
073	17/10/2024	18:15	Tanker	Anchored	The duty crew spotted a small boat near the anchor before being threatened by a man, armed with a machete. The alarm was raised and the crew was mustered. Damage was reported and ships's stores were stolen.
	Indonesia	TTW	03°53N	098°48E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Stores	Yes	
074	17/10/2024	18:33	Bulk carrier	Sailing	A man was sighted in the engine room. The alarm was raised and the crew was mustered. A search was conducted and nothing was stolen.
	Singapore	TTW	01°05N	103°42E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
075	20/10/2024	17:05	Tanker	Berthed	A man armed with a handgun was spotted onboard, the alarm was raised, the man pointed the handgun towards the crew before escaping. Ship's stores were stolen.
	Philippines	TTW	13°45N	120°57E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	
076	22/10/2024	16:35	Tanker	Sailing	6 men, armed with knives, were spotted in the engine room. They fled empty-handed upon discovery.
	Singapore	TTW	01°04N	103°40E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
077	24/10/2024	17:00	Bulk carrier	Sailing	4 men armed with guns were spotted in the engine room. They escaped when the alarm was sounded.
	Singapore	TTW	01°08N	103°30E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Unknown	Yes	
078	26/10/2024	15:55	Bulk carrier	Sailing	2 men were spotted in the engine room by the crew, and fled upon discovery empty-handed.
	Singapore	TTW	01°08N	103°45E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes	
079	12/11/2024	16:12	Tanker	Sailing	Men were spotted onboard and fled with ship's stores.
	Singapore	TTW	01°02N	103°39E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	

080	12/11/2024	20:40	Bulk carrier	Sailing	4 armed men were spotted in the engine room by the crew and subsequently escaped with ship's stores.
	Singapore	TTW	01°04N	103°41E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	
081	14/11/2024	18:48	Tanker	Sailing	5 men, armed with iron rods were sighted in the engine room. No reports of stolen goods.
	Singapore	TTW	01°02N	103°38E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
082	14/11/2024	19:55	Bulk carrier	Sailing	A man, possibly armed, was sighted by the crew on the upper deck.
	Singapore	TTW	01°02N	103°38E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Unknown	Yes	
083	14/11/2024	21:07	Cargo ship	Sailing	7 to 8 armed men were sighted in the engine room, they hit a crew member on the head and tied him up before escaping.
	Singapore	TTW	01°02N	103°38E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Unknown	Yes	
084	17/11/2024	20:00	Bulk carrier	Sailing	3 men were spotted in a small boat attempting to board the vessel. The alarm was raised causing the boat to leave the area.
	Singapore	TTW	01°03N	103°37E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
085	19/11/2024	14:49	Bulk carrier	Sailing	3 men boarded the vessel and stole ship's stores.
	Singapore	TTW	01°05N	103°44E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Stores	Yes	
086	20/11/2024	21:10	Bulk carrier	Sailing	4 men were spotted in the engine room by the crew, and fled upon discovery empty-handed.
	Singapore	TTW	01°04N	103°41E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes	
087	22/11/2024	17:50	Bulk carrier	Sailing	2 men, armed with knives, were spotted by the crew in the engine room. Nothing was stolen.
	Singapore	TTW	01°03N	103°42E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	

088	23/11/2024	17:00	Bulk carrier	Sailing	6 men, armed with knives were spotted by the crew in the engine room. Nothing was stolen.
	Singapore	TTW	01°03N	103°41E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
089	25/11/2024	16:01	Bulk carrier	Sailing	2 men were spotted by the crew in the engine room. Nothing was stolen.
	Singapore	TTW	01°05N	103°43E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
090	01/12/2024	19:43	Bulk carrier	Sailing	8 men, 4 of them reportedly armed with knives, were spotted in the engine room. They tied up a crewmember and escaped with engine spare parts.
	Singapore	TTW	01°08N	103°45E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Stores	Yes	
091	03/12/2024	2:20	Bulk carrier	Berthed	The Chief Officer spotted 4 men on a wooden boat. He saw one of them attempting to climb onto the ship with a rope and shouted at them. The men escaped empty-handed.
	Indonesia	TTW	03°47N	098°42E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
092	06/12/2024	19:46	Bulk carrier	Sailing	6 men, armed with knives were spotted in the steering gear room. The alarm was raised causing them to flee and nothing was stolen.
	Singapore	TTW	01°04N	103°40E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
093	07/12/2024	15:50	Bulk carrier	Sailing	The crew spotted 8 men in the steering room. Upon discovery, they escaped with engine spare parts.
	Singapore	TTW	01°03N	103°39E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Stores	Yes	
094	09/12/2024	17:15	Tanker	Sailing	Men boarded the vessel and stole some ship's stores.
	Singapore	TTW	01°03N	103°39E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Stores	Yes	
095	11/12/2024	18:07	Tug	Sailing	Men boarded the barge and stole scrap metal.
	Indonesia	TTW	01°25N	104°32E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Freight	Yes	

096	11/12/2024	18:10	Tanker	Sailing	2 men, armed with knives were spotted onboard and escaped when the alarm was raised. One crewmember was injured, and some engine spare parts were stolen.
	Singapore	TTW	01°04N	103°41E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	
097	13/12/2024	Unknown	Bulk carrier	Unknown	4 men, armed with knives and machetes, boarded the vessel. The alarm was raised, causing them to escape empty-handed.
	Indonesia	TTW	05°31S	105°18E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
098	13/12/2024	16:01	Bulk carrier	Sailing	6 men, armed with knives were spotted in the engine room. Some engine spare parts were stolen.
	Singapore	TTW	01°04N	103°34E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Stores	Yes	
099	17/12/2024	14:50	Bulk carrier	Sailing	4 to 5 men, armed with knives and gun-like object were spotted by the crew in the engine room. Nothing was stolen.
	Singapore	TTW	01°04N	103°41E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes	
100	18/12/2024	21:00	Cargo ship	Anchored	Men boarded the anchored vessel and stole ship's stores. The theft was discovered by duty crew on routine rounds.
	Vietnam	EEZ	09°59N	107°04E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Stores	Yes	
101	22/12/2024	22:06	Tanker	Sailing	3 men boarded the vessel and escaped empty-handed after being spotted by the crew.
	Singapore	TTW	01°03N	103°39E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes	
102	28/12/2024	17:14	Bulk carrier	Sailing	5 men, armed with gun-like object boarded the vessel and escaped with ship equipments.
	Singapore	TTW	01°02N	103°39E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
103	29/12/2024	3:35	Tanker	Anchored	3 men were spotted attempting to board the vessel, using the anchor chain. After the crew shouted at them, they escaped empty-handed in a wooden boat.
	Indonesia	TTW	03°48N	098°44E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	



Rédaction et analyse

CF Thomas Scalabre
Avec l'appui de l'ensemble
des équipes du MICA

Photographies DE

🚢 *Ewan Lebourdais, MARINE NATIONALE*

...

Conception graphique

Margaux Couturieux

État-major des Armées

Marine Nationale

