

# SÛRETÉ

## DES ESPACES MARITIMES



**BILAN ANNUEL**

# 2023



Amiral  
**Nicolas Vaujour**  
Chef d'état-major de la Marine

Le contexte géostratégique actuel est marqué par une augmentation du désordre international. La mer, qui voit une augmentation des usages licites ou illicites, devient en outre le réceptacle des débordements des crises ou conflits terrestres. Cette évolution emporte de nouveaux enjeux : économiques, financiers, informationnels, sécuritaires. Notre prospérité et par conséquent notre sécurité se jouent en mer. La sûreté maritime devient à ce titre une préoccupation de premier ordre.

Dans ce contexte, l'organisation mise en place avec le MICA Center en 2016 est une « pépite », tant elle a montré son efficacité. Son renforcement et l'augmentation continue du nombre d'armateurs connectés et d'événements traités prouvent par les chiffres sa pertinence.

En quelques années, le MICA Center est devenu un acteur clef de la sûreté maritime. La capacité de ses équipes à suivre les événements en mer permet de connaître le milieu. Cette connaissance bâtie dans la durée est déterminante pour informer les professionnels de la mer des risques dans les zones qu'ils traversent, évaluer les tendances, discerner le normal de l'anormal, en comprendre les origines et in fine parvenir à trouver des solutions pour rendre l'espace maritime plus sûr.

La fiabilité de cette évaluation est directement liée à la connexion du MICA Center aux acteurs du monde maritime, notamment aux armateurs et à leurs navires. En rassemblant acteurs civils et militaires, français et étrangers, ce centre tire bénéfice de la complémentarité et de la diversité des visions. Ce bilan annuel est à ce titre une excellente synthèse de la situation mondiale en termes de sûreté maritime.

Je salue donc le travail des marins affectés au MICA Center, qu'ils soient d'active ou de réserve. Par leur travail et leur engagement, ils œuvrent à la stabilité et à la sécurité, dans un monde profondément marqué par l'incertitude et la contingence. Je tiens tout autant à remercier notre communauté maritime internationale pour sa coopération continue.

**Ensemble, nous continuerons à défendre la sûreté de nos mers, un bien commun précieux.**





# Préambule

## Capitaine de frégate **Éric Jaslin** Commandant du MICA Center



En cette année 2023, le MICA Center a poursuivi son engagement sans faille en faveur de la sûreté maritime mondiale. Il est le reflet de l'action déterminée de la Marine nationale et de ses partenaires étatiques, ainsi que de l'industrie maritime. Cette coopération est plus essentielle que jamais face aux menaces croissantes qui essaient.

La Marine nationale et ses états-majors répondent de manière concrète aux enjeux de sûreté par le biais du MICA Center. Les efforts déployés au cours de cette année se sont concentrés sur plusieurs axes majeurs. Tout d'abord, le MICA Center a travaillé au développement de son réseau de Coopération Navale Volontaire renforçant ainsi sa capacité d'échange d'informations. Parallèlement, un plan d'actions spécifique a été élaboré visant à limiter le risque d'exposition des plaisanciers à une menace méconnue. Enfin, récemment nous nous sommes concentrés sur une transmission la plus efficace possible d'alertes et de recommandations liées au conflit en mer Rouge et dans Bab-el-Mandeb.

De plus, nos partenariats avec d'autres marines du monde, comme la Marine brésilienne, se sont renforcés. Nous sommes d'ailleurs ravis d'accueillir cette année dans notre bilan, la contribution du COMPAAz<sup>1</sup> illustrant ainsi l'importance de la coopération maritime à l'échelle internationale.

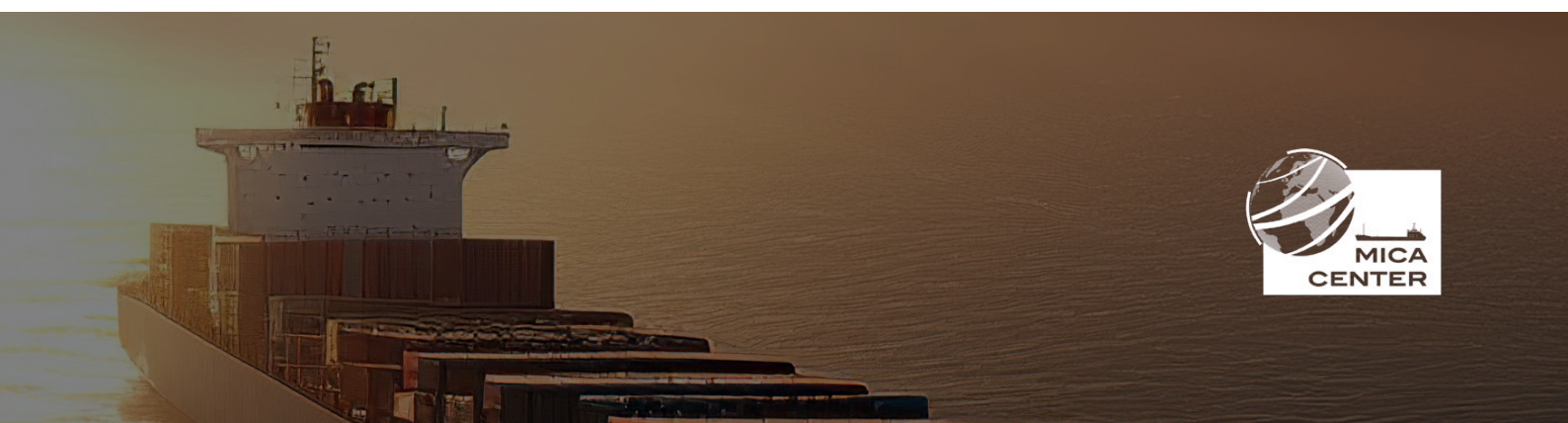
Le MICA Center a également favorisé la participation active de l'industrie maritime dans la planification, le déroulement et le débriefing de notre premier exercice multinational de coopération maritime. L'objectif est d'être préparés et opérationnels lors du déclenchement des processus de coopération maritime en temps de crise.

Le bilan annuel 2023 sur la sûreté maritime mondiale met en exergue les grandes tendances observées par tous les états-majors de forces implantés régionalement. Il accueille également les contributions de nos partenaires historiques tels que l'IFC Singapour, l'IFC IOR, le CRFIM et l'IFC Pérou, que nous remercions chaleureusement. De manière inédite, nous accueillons une contribution de nos collègues de France Cyber Maritime, qui mettent en lumière l'évolution de la menace cyber dans le secteur maritime, un sujet désormais critique pour la sûreté maritime.

Enfin, nous sommes fiers d'annoncer que la Marine nationale organisera le premier «Maritime Security and Cooperation Forum», le 27 juin 2024 à Brest. Cet événement majeur se tiendra de manière concomitante et colocalisée avec l'exercice multinational BELL BUOY 24, réunissant des acteurs de près de 18 nationalités différentes, ainsi que des compagnies maritimes partenaires.

**Bonne lecture.**

<sup>1</sup>COMPAAz : Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul



# MICA CENTER

Maritime Information Cooperation & Awareness Center

 BREST

 PARIS

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

## Il accueille différentes entités :



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



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



la **Cellule de Contrôle Naval / NCAGS** Naval Cooperation and Guidance for Shipping



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



# LA COOPÉRATION NAVALE VOLONTAIRE

La coopération navale volontaire (CNV) est une démarche volontaire entre les pouvoirs publics et des acteurs privés du monde maritime. Favorisant le partage des informations dans le domaine de la sûreté maritime, elle se concrétise au travers d'une convention établie entre le chef d'état-major de la Marine et la compagnie signataire.

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

- 🕒 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

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

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

## MODALITÉS D'INSCRIPTION

- Coopération navale volontaire : inscription par e-mail auprès du MICA Center
- MDAT-GoG : enregistrement volontaire par e-mail dans la VRA GoG<sup>1</sup> conformément aux BMP<sup>2</sup> West Africa
- MSCHoA : enregistrement par e-mail dans la VRA MSCHoA<sup>1</sup> conformément aux BMP<sup>3</sup>

## POINTS DE CONTACT ET VEILLES PERMANENTES

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



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

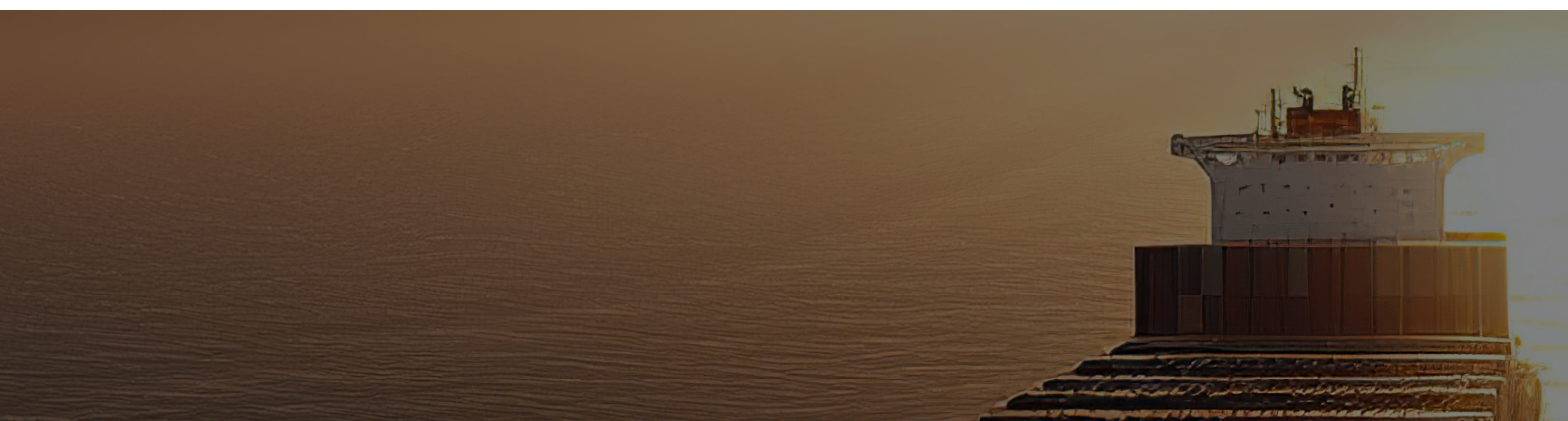
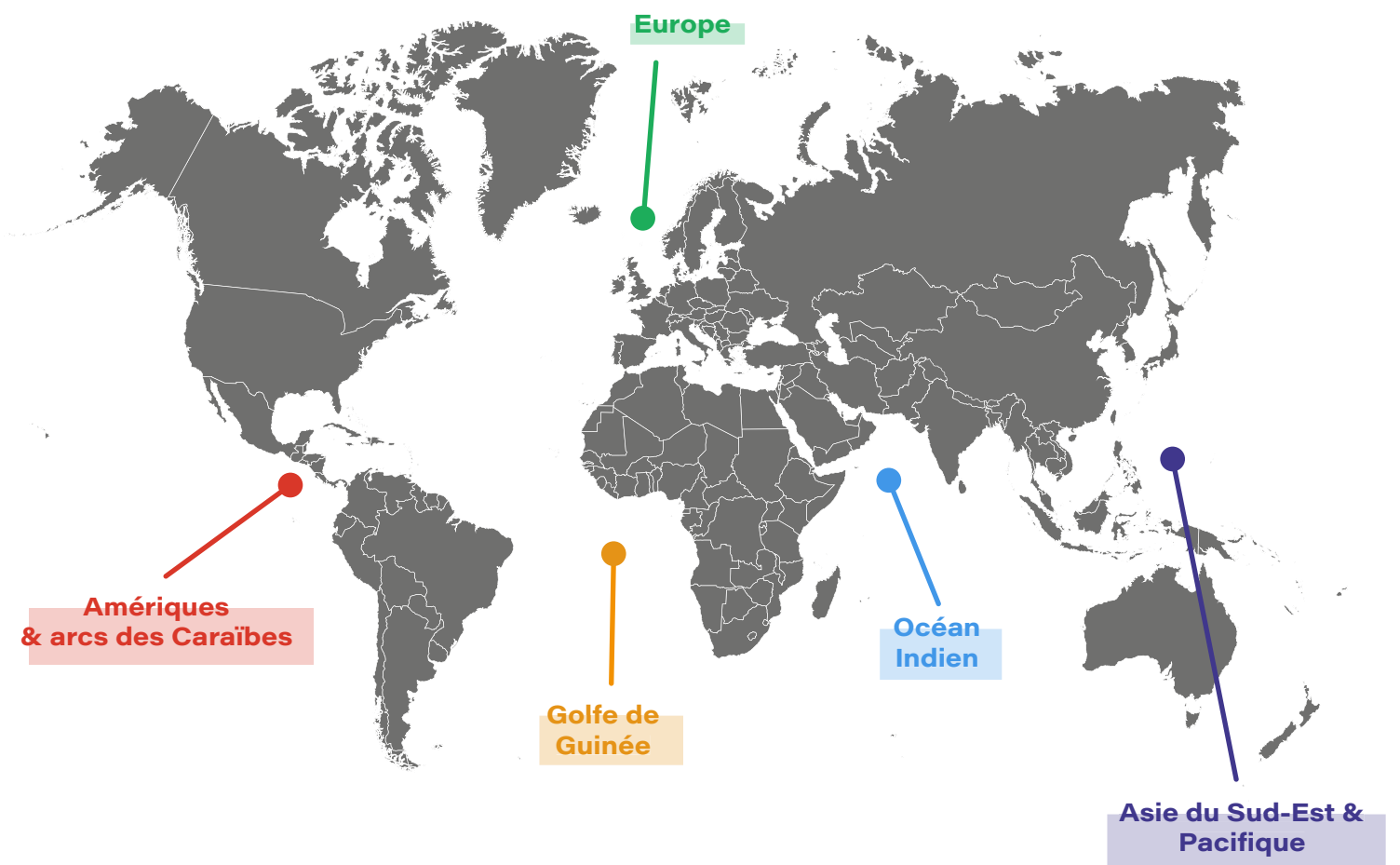
<sup>2</sup> Best Management Practices

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

# Sommaire









# Sommaire

01

## INTRODUCTION

02

## GOLFE DE GUINÉE

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

03

## AMÉRIQUES & ARC DES CARAÏBES

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

04

## OcéAN INDIEN

05

## ASIE DU SUD-EST & PACIFIQUE

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

06

## EUROPE

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

07

## ANNEXES

- A Événements 2023 - Golfe de Guinée
- B Événements 2023 - Amériques & arc des Caraïbes - Hors zones
- C Événements 2023 - Océan Indien
- D Événements 2023 - Asie du Sud-Est & Pacifique
- E Événements 2023 - Europe

# Introduction







## 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 2023.**

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

## Introduction

Le monde maritime est exposé à des défis de plus en plus pressants, notamment ceux liés aux trafics illicites, tels que la drogue et les trafics migratoires. Parallèlement, l'instabilité géostratégique est en constante aggravation, suscitant des inquiétudes pour la sûreté des marins et la fluidité du trafic maritime dans des zones géographiques de plus en plus étendues et dont certaines sont d'une importance stratégique pour le commerce maritime mondial. Dans ce contexte, la coopération devient une nécessité impérieuse.

Après une période sombre dans le golfe de Guinée, suivie depuis deux ans du conflit en mer Noire, ce sont désormais, et à nouveau, la mer Rouge, le détroit de Bab-el-Mandeb et le golfe d'Aden qui monopolisent l'attention. La prise de position des forces hostiles, en soutien des populations palestiniennes de la bande de Gaza et contre l'action d'Israël, a semé le chaos dans cette zone où le calme semblait revenu depuis la fin de la piraterie. Faisant face à une menace drone de masse et à une menace missile redoutée mais rarement envisagée à l'encontre du trafic commercial, les forces conventionnelles ont dû se réorganiser et se coordonner pour soutenir le shipping international et permettre un transit en sécurité dans l'un des détroits les plus stratégiques du monde. Cette réorganisation a pris du temps, ce qui explique le choix de certaines compagnies majeures de soustraire momentanément leurs navires et leurs équipages de ce danger en

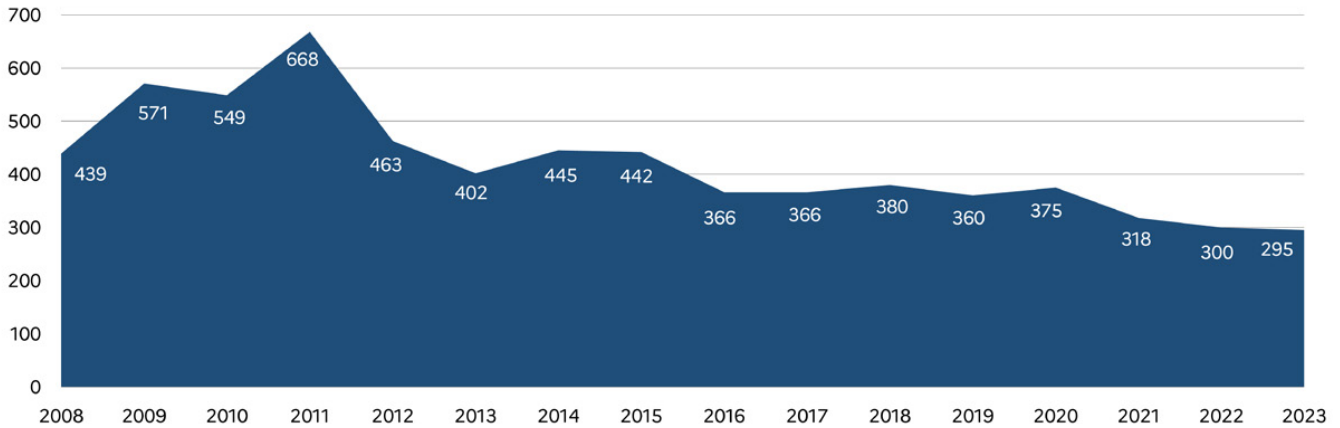
redirigeant leurs lignes commerciales vers le sud de l'Afrique et le Cap de Bonne-Espérance, rallongeant ainsi de plus d'une dizaine de jours leurs trajets vers l'Europe ou le continent américain. L'opération Prosperity Guardian initiée mi-décembre a été complétée dès sa création par l'action de la Marine nationale. Depuis le 19 décembre, la frégate Languedoc joue un rôle très actif dans la protection des navires marchands dans le sud de la Mer Rouge. Par son action sous mandat national ou en soutien des opérations multinationales elle protège et rassure les équipages des navires qu'elle accompagne.

Dans l'attente des résultats liés à ces opérations, il est difficile d'anticiper l'évolution de ce mouvement de balancier des menaces sur la sûreté maritime mondiale.

Lorsque l'attention des forces armées se concentre sur une partie du théâtre, cela peut permettre à d'autres trafics de se développer. Les cas suspects de piraterie ou assimilés à de la piraterie et observés récemment au large de la Somalie, pourraient être un effet d'aubaine en lien avec une situation politique à terre qui en rend difficile une lecture cartésienne.

En dehors de la zone Océan Indien et de la mer Noire, l'ensemble des théâtres maritimes est globalement confronté à une hausse sensible des incidents constatés, sans aggravation majeure cependant des conditions de navigation.

## Événements de piraterie et de brigandage - évolution annuelle

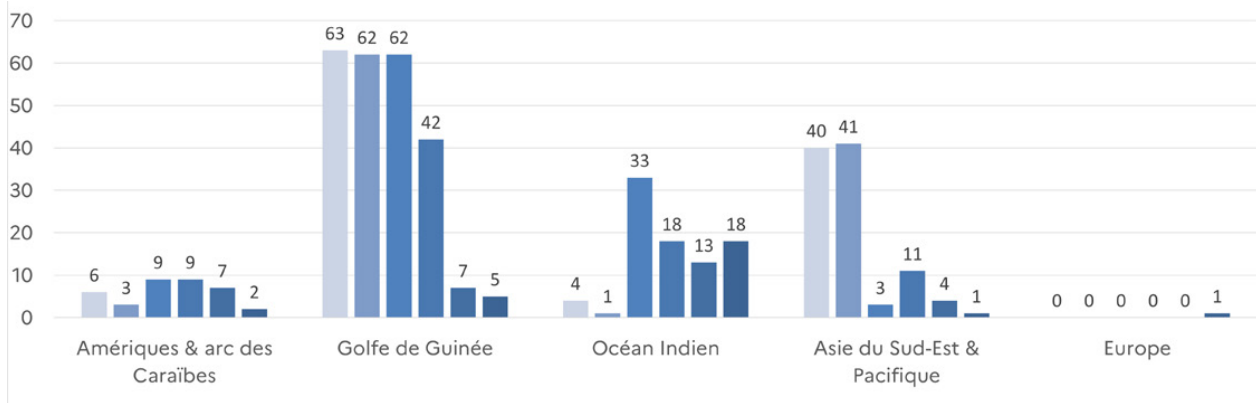


\*un cas supplémentaire dont la connaissance nous est parvenue après la publication du bilan 2021

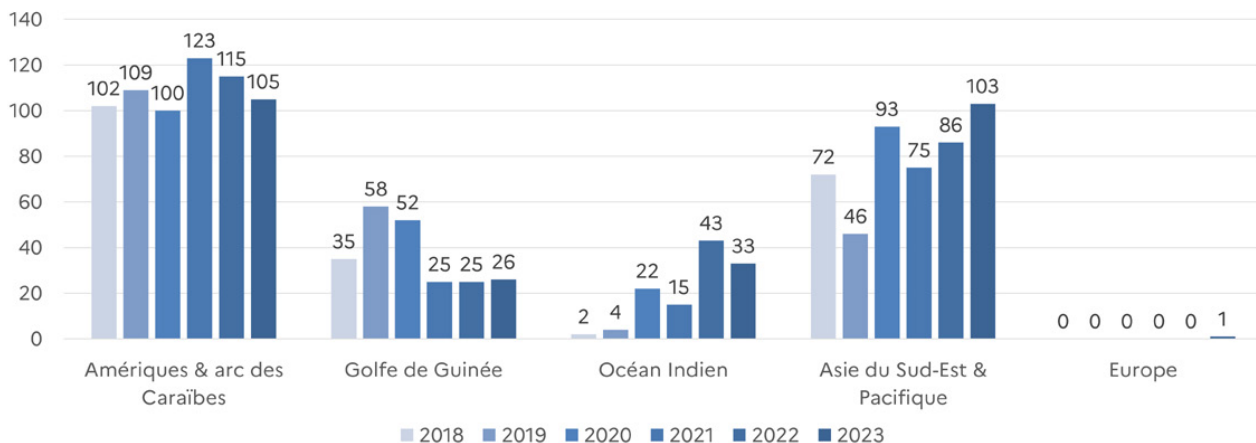
### À noter

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

## Piraterie par zone



## Brigandage par zone



## Définitions et cadre juridique

### *Piraterie*

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

### *Brigandage*

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

## Types d'actes illicites recensés dans ce rapport

### *Navire piraté*

Événement au cours duquel les assaillants 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.

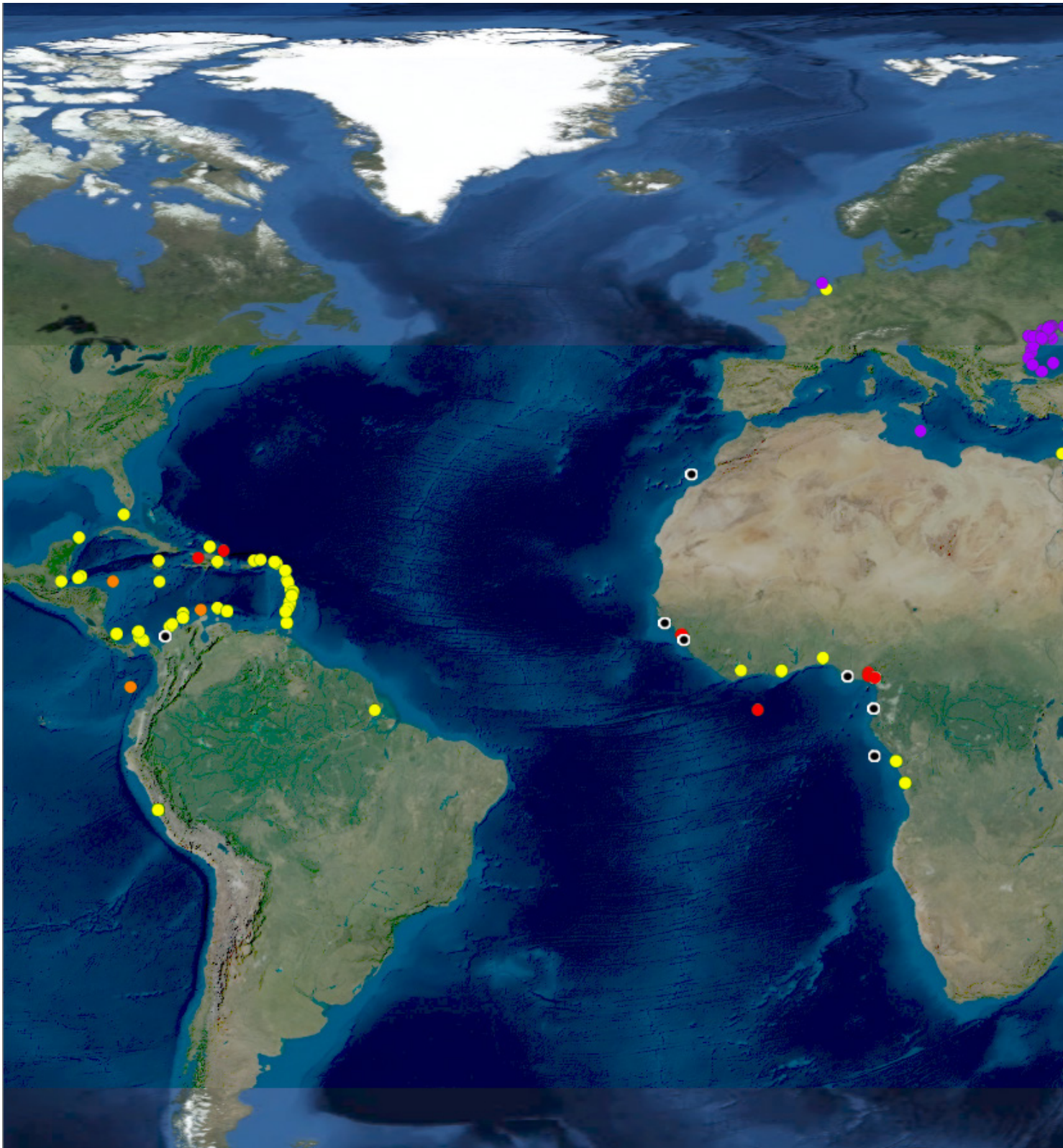
### *Vol / tentative de vol avec ou sans violence*

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

### *Extension d'un conflit armé en mer / Conflict spillover*

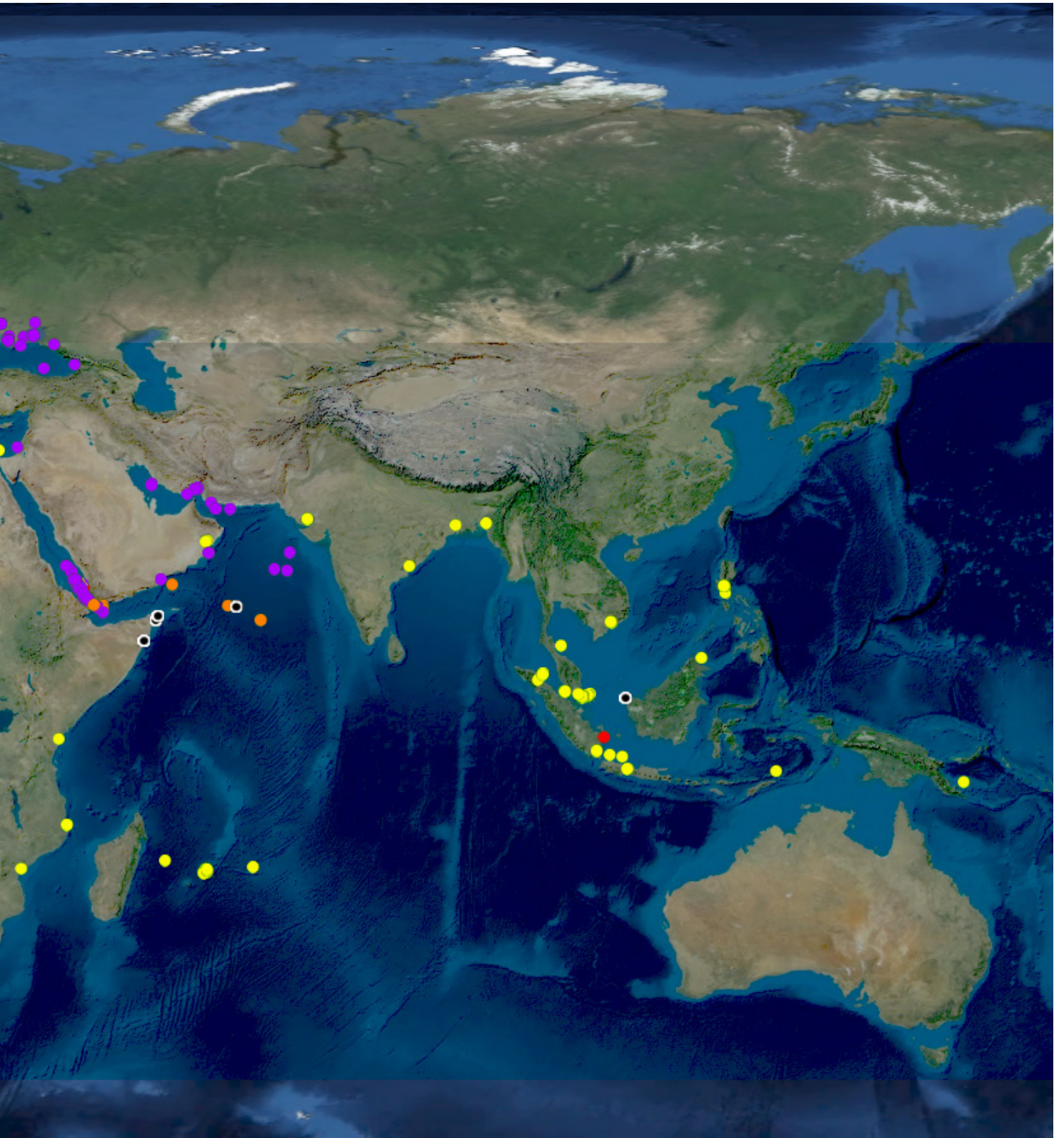
Événement au cours duquel un conflit à terre a eu un impact sur des navires marchands ou les ports (harcèlement, attaque de drone, contrôle naval, etc.).

Cartographie des événements de piraterie, brigandage et incidents de débordement en mer des côtes





## Conflits à terre en 2023



## CYBER SÉCURITÉ



**Le Maritime Computer Emergency Response Team est un centre national dédié à la lutte contre les attaques informatiques et au secours aux victimes, spécialisé dans la protection**

**des acteurs du secteur maritime. Il assure la veille, l'analyse et le partage des informations relatives à la cybersécurité maritime et portuaire. Il constitue la composante opérationnelle de l'association France Cyber Maritime**

La numérisation des navires et ports s'est largement développée au cours des dix dernières années, apportant plus de souplesse, de rapidité, de sécurité et de traçabilité tout au long de la chaîne logistique maritime. Or, un port et un navire demeurent des environnements dans lesquels cohabitent et interagissent des systèmes informatisés complexes, du domaine de l'informatique classique (Information Technology, IT) au domaine de l'industrie (Operational Technology, OT) ou encore à celui de la sécurité de la navigation et des communications.

Source de gain en termes d'efficacité et de compétitivité, cette numérisation entraîne, en contrepartie, une dépendance inédite du monde maritime envers ses systèmes informatisés. Leur bon fonctionnement est devenu crucial. En parallèle, cette numérisation galopante induit l'exposition des acteurs maritimes à de nouvelles menaces, qu'ils ne peuvent aujourd'hui négliger, mais qui imposent de prendre en compte des contraintes nouvelles, au regard de certaines particularités sectorielles :


Les systèmes IT et OT des navires, aux technologies hétérogènes provenant de constructeurs et intégrateurs multiples, parfois peu sensibles aux questions de cybersécurité, et véritables « boîtes noires » pour les armateurs, rendent le maintien en condition de sécurité et le traitement des obsolescences extrêmement complexes.

Le temps de présence à quai, propice aux maintenances indispensables, est fortement limité par l'optimisation de l'emploi des navires ;

L'absence quasi générale de ressources humaines cyber, voire de spécialistes du numérique à bord de la plupart des navires civils, complexifie toute investigation ou intervention sur les systèmes numériques ;

Même si les systèmes de télécommunication se sont fortement améliorés au cours des dernières années, les navires restent tributaires de leurs systèmes de télécommunication par satellite en mer ou des réseaux de téléphonie type 4G/5G à proximité des côtes. La bande passante limitée et le coût des communications contraignent les opérations de maintenance, d'administration et de surveillance à distance.

Comme d'autres secteurs industriels, le secteur maritime et portuaire est confronté à trois types de menaces



Les menaces étatiques, agissant par leurs propres moyens ou en déléguant leurs actions à des groupes paraétatiques, s'intéressent de manière permanente aux acteurs de l'industrie et de la construction navale, du fait de la dualité (civile et militaire) des technologies développées. L'objectif recherché est alors majoritairement la recherche d'informations stratégiques et concurrentielles. Si leur activité est par nature discrète et peu documentée, la situation géopolitique laisse à penser que ces menaces sont plus que jamais d'actualité.

La menace cybercriminelle, poursuivant un objectif financier, a connu un niveau d'activité inégalé en 2023. Le nombre d'attaques répertoriées et rendues publiques a ainsi doublé par rapport à 2022. Les pertes engendrées pour les acteurs maritimes atteignent des montants extrêmement importants (plusieurs millions de dollars dans certains cas), et sont de nature à remettre en cause la poursuite de l'activité de la victime. Les modes opératoires détectés sont de deux types : le premier, opportuniste, vise à exploiter des vulnérabilités non corrigées, détectées sur les systèmes d'information maritimes ou portuaires exposés sur Internet. C'est le mode opératoire privilégié des groupes exploitant des rançongiciels ou outils d'exfiltration de données. Le second, ciblé, consiste à tromper une victime en usurpant l'identité d'un de ses contacts professionnels habituels, pour lui faire réaliser une action a priori anodine, qui, en réalité, fournira à l'attaquant un accès à son système d'information, lui permettant ensuite d'extraire des données stratégiques, ou de vendre l'accès ainsi obtenu.

La menace hack-tiviste, qui a vu son activité massivement renforcée suite au conflit russo-ukrainien, puis à l'affrontement entre le Hamas et Israël. Ainsi, des groupes hack-tivistes soutenant la Russie se sont fait la spécialité d'attaquer des acteurs portuaires des pays européens affichant leur soutien à l'Ukraine. Ainsi, en 2023, plus de 300 attaques en déni de service distribué (Distributed Denial of Service, DDoS) visant des acteurs maritimes ou portuaires ont été détectées. Ces attaques, bien que souvent temporaires, se coordonnent à présent en temps réel via des réseaux sociaux, avec une liste quasi quotidienne de cibles à viser.

Si l'on se réfère aux acteurs touchés, l'étude des attaques réalisées en 2023 montre que :

Le nombre d'attaques impactant les ports poursuit une augmentation très significative. Ces écosystèmes complexes aux acteurs multiples peinent encore à se sécuriser en profondeur ;

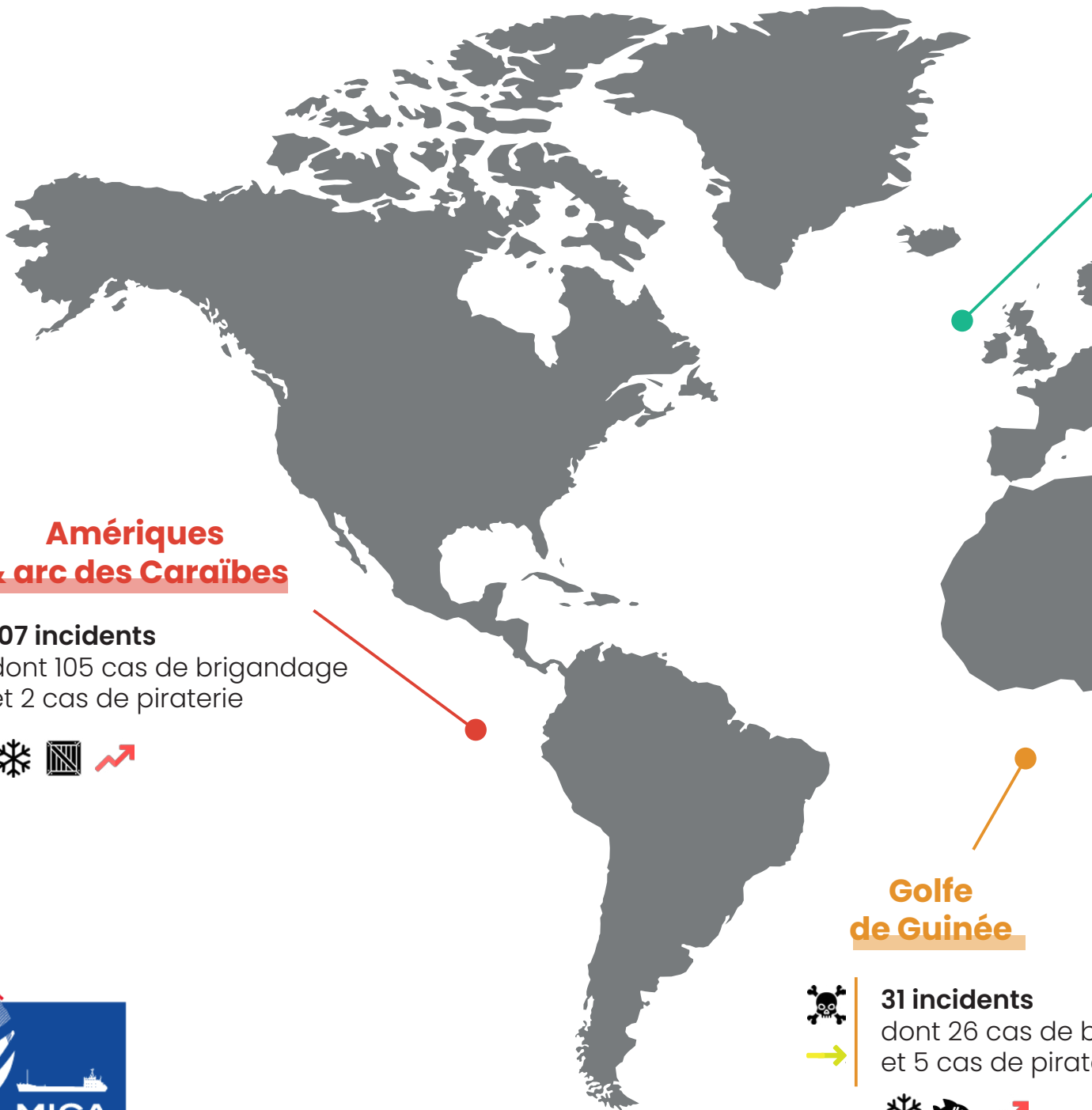
La logistique et les transports continuent à être les principales victimes d'acteurs cybercriminels ;

Les attaques réussies visant l'industrie maritime et, de manière générale, la supply chain, au-delà même de la logistique et des transports, sont particulièrement préoccupantes. En visant, de manière opportuniste ou délibérée, ces acteurs (fournisseurs de services numériques ou physiques, opérateurs de maintenance, équipementiers, etc.), les attaques peuvent impacter de manière globale un ensemble important de navires et d'armateurs.

## SYNTHÈSE DE SÛRETÉ MARITIME



Le changement le plus profond pour 2023 est le débordement en mer Rouge et dans le détroit de Bab-el-Mandeb du conflit entre Israël et le Hamas. À cela s'ajoute la résurgence d'une menace piraterie au large de la Somalie. Le nombre d'incidents en mer Noire reste très significatif avec un impact toujours marqué sur le trafic maritime. L'évolution des autres menaces envers le monde maritime est dans la continuité des années précédentes, avec une hausse générale des trafics divers et de la pêche illégale.





## SYNTHÈSE PIRATERIE & BRIGANDAGE

**295 incidents**  
dont 268 cas de brigandage  
et 27 incidents de piraterie



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».

Le nombre global d'actes de piraterie et de brigandage est globalement stable. La tendance à la hausse en Sud-Est Asie est contrebalancée par la légère baisse observée en zone arc des Caraïbes. La nouveauté réside cette année en une résurgence possible de la menace pirates au large de la Somalie. Cette tendance alimentée par divers incidents en fin d'année peut être conjoncturelle mais devra être surveillée dans les prochains mois.

## LÉGENDE

ZONE DE CONFLIT

### MENACES AFFECTANT LA SÛRETÉ MARITIME MONDIALE

CONTREBANDE

NARCOTRAFFIC

PIRATERIE ET BRIGANDAGE

IMMIGRATION CLANDESTINE

PÊCHE INN  
(ILLICITE, NON DÉCLARÉE,  
NON RÉGLEMENTÉE)

CONFLIT ÉTENDU

### TENDANCES COMPARÉES À 2022

TENDANCE À LA HAUSSE

TENDANCE STABLE

TENDANCE À LA BAISSÉ

## Europe



**2 incidents**

dont 1 cas de brigandage  
et 1 cas de piraterie



## Asie du Sud-Est & Pacifique



**104 incidents**

dont 103 cas de brigandage  
et 1 cas de piraterie



## Océan Indien



**51 incidents**

dont 33 cas de brigandage  
et 18 cas de piraterie



brigandage  
erie

# Golfe de Guinée



# 2



## 2.1

## ANALYSE GÉNÉRALE

« Le golfe de Guinée est toujours l'objet de nombreuses prédatons et reste le coeur de multiples trafics. »

Analyse de l'état-major CECLANT<sup>1</sup>



### Une situation toujours préoccupante

Le golfe de Guinée est toujours l'objet de nombreuses prédatons et reste le coeur de multiples trafics.

Si la piraterie demeure contenue – sans que les raisons en aient d'ailleurs été parfaitement décrites – plusieurs menaces continuent d'accabler le golfe de Guinée. La pêche illégale, Non réglementée et Non déclarée (INN) fait toujours peser une tension que ne peuvent soutenir de nombreuses ressources halieutiques comme la sardinelle. Le schéma économique de la pêche est tellement déséquilibré que la région est importatrice de poissons. L'importance du flux de trafics de stupéfiants (cocaïne depuis l'Amérique du Sud, haschich depuis le Maghreb ou héroïne depuis l'Asie, sans compter les drogues de synthèse) ne faiblit pas. L'immigration clandestine par voie de mer se multiplie entre États du golfe ou vers l'Espagne et le Portugal relativement proches avec leurs îles (Canaries et Madère).

### Qui suscite une réaction régionale

Afin de faire face à ces défis, on observe une réelle dynamique régionale, marquée cette année par les 10 ans de l'Architecture de Yaoundé, qui se traduit au niveau politique, stratégique et opérationnel.

Au niveau politique, de nombreux pays ont élaboré des stratégies visant à répondre à ces enjeux de façon globale. C'est ainsi que, par exemple, la Côte d'Ivoire a adopté en 2018 une stratégie Nationale de Développement de l'Economie Bleue ou que le Gabon a mis en place la SMIG<sup>2</sup>. Le cadre législatif s'est aussi largement étoffé par l'adoption de lois spécifiques que ce soit contre la piraterie (Nigéria, Togo) ou contre la pêche INN. Il convient de souligner que cette dernière menace a fait l'objet d'un effort normatif tout à fait remarquable soutenu en cela par le programme européen PESCAO qui vient de se terminer.

En parallèle, la plupart des pays de la région se sont dotés de procédures opératoires visant à structurer la réponse inter-administrations. Sans prétendre à l'exhaustivité on peut ainsi évoquer la HASSMAR au Sénégal, le SEPCIM<sup>3</sup> en Côte d'Ivoire, l'ANCAEM<sup>4</sup> au Bénin, l'ONAEM<sup>5</sup> au Togo ou le SEPCIM AEMEC<sup>6</sup> au Congo.

Cette dynamique se concrétise régulièrement au niveau opérationnel. Ainsi le 24 juillet dernier, les gardes côtes libériens ont libéré l'équipage du bâtiment de pêche chinois SHENGHAI 2, piraté 36h plus tôt. Plus récemment, le patrouilleur sénégalais Fouladou a saisi près de 3 tonnes de cocaïne sur un bâtiment intercepté à 150 km des côtes. Les luttes contre la pêche INN ou le transfert illégal d'hydrocarbures (bunkering) font l'objet d'arraisonnements plus réguliers mais moins médiatisés, comme la saisie par la Marine nigérienne, le 5 octobre 2023, d'un navire suspecté de transfert illégal de carburant.



## Que la Marine française appuie dans une logique de partenariat

Dans ce cadre, le Commandant de la Zone Maritime Atlantique, CECLANT, coopère par le biais de l'opération Corymbe à ces efforts dans les domaines de la formation, de l'entraînement et des opérations par le biais de coopérations historiques ou innovantes.

## Une Académie Maritime Embarquée

Ainsi 2023 a vu la seconde édition de l'Académie Maritime Embarquée « SIREN ». Cette formation dédiée aux cadres des administrations impliquées dans la sécurité maritime, repose sur quatre piliers : la formation académique, la restitution pratique (via des exercices scénarisés), le travail d'état-major au profit de l'Architecture de Yaoundé et la connaissance mutuelle. Ce sont donc 28 stagiaires de 12 pays qui ont bénéficié de cette formation, réalisée sous le patronage de l'Architecture de Yaoundé et avec le concours de très nombreux partenaires (les programmes européens GoGiN<sup>7</sup>, SeaCop, PESCAO et EnMAR, le MAOC<sup>8</sup>, le Cèdre, l'UNODC<sup>9</sup>, le ministère des ressources halieutiques de Côte d'Ivoire et l'ISMI<sup>10</sup>).

## Un exercice inter-administrations majeur

Chaque année, depuis 2018, CECLANT co-organise avec l'Architecture de Yaoundé un exercice au profit de toutes les marines de la région : Grand African Nemo (GANo). Cet

exercice est devenu, au fil des ans, le plus grand rendez-vous de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, l'édition 2023 impliquant plus de 3000 participants de toutes administrations. En bénéficiant du concours des marines extrarégionales déployées dans le golfe, ainsi que de plusieurs organisations internationales de lutte contre la criminalité, les autorités locales peuvent concevoir des exercices.

## Des opérations conjointes

Des actions quotidiennes de coopération sont conduites en marge des escales (exercices, patrouilles communes, échanges à quai...). Des grands rendez-vous tel que le symposium des Chefs d'état-major des Marines du golfe de Guinée, organisé cette année par le Togo, avec le soutien de la France, permettent de consolider la confiance entre les différents acteurs régionaux (les marines, l'Architecture de Yaoundé et les entités régionales des pêches). Elles permettent d'envisager, de façon planifiée ou en situation de crise, de véritables opérations. C'est ainsi qu'en janvier 2023, le Falcon 50, déployé par CECLANT à Dakar de façon permanente, a appuyé une opération de saisie de drogues menée par le patrouilleur Kédougou (sur la base de renseignement transmis par le MAOC) ou qu'un PHM français a collaboré avec les marines nigérianes et ivoiriennes dans les recherches du MONJASA REFORMER.

<sup>1</sup> CECLANT : Commandant En Chef pour l'Atlantique

<sup>2</sup> SMIG : Stratégie Maritime Intégrée du Gabon

<sup>3</sup> Secrétariat Permanent du Comité Interministériel de l'État en Mer

<sup>4</sup> Autorité Nationale Chargée de l'Action de l'État en Mer

<sup>5</sup> Organisme National chargé de l'Action de l'État en Mer

<sup>6</sup> Comité interministériel de l'Action de l'État en mer et dans les eaux continentales

<sup>7</sup> Gulf of Guinea Interregional Network

<sup>8</sup> Maritime Analysis and Operation Centre

<sup>9</sup> United Nations Office on Drugs and Crime

<sup>10</sup> Institut de Stratégie et de Management International

## 2.2

### PIRATERIE & BRIGANDAGE

Après deux années consécutives de baisse significative des actes de piraterie et brigandage, 2023 rejoint le niveau atteint en 2022 de la criminalité maritime. Cette stabilité générale sur des chiffres assez faibles ne doit pas masquer une légère augmentation du nombre de navires piratés confirmant que cette menace n'est pas éradiquée.

Le nombre de kidnappés a malheureusement lui aussi augmenté significativement par rapport à 2022. Il rappelle l'importance pour les navires marchands de l'application des Best Management Practice West Africa, y compris en dehors de la JWLA<sup>1</sup>. Certains des incidents ont eu lieu bien au-delà et à des distances de la côte parfois peu communes (jusqu'à 300 nautiques au sud de la Côte d'Ivoire).

Le besoin d'enregistrement auprès du MDAT GoG est rappelé et la possibilité de conduire des entraînements réguliers avec le MDAT GoG ou le MICA Center ne doit pas être ignorée.

Enfin, l'importance de disposer d'une citadelle appropriée à la menace dans la zone et où l'équipage doit pouvoir se réfugier et potentiellement subsister pendant plusieurs jours, quand l'agencement du navire le permet, doit être soulignée.

Pour autant, le nombre de ces événements reste très éloigné des pics de 2019 et 2020. Ainsi, l'augmentation relative des incidents ne permet pas de dégager une tendance pour les prochaines années.

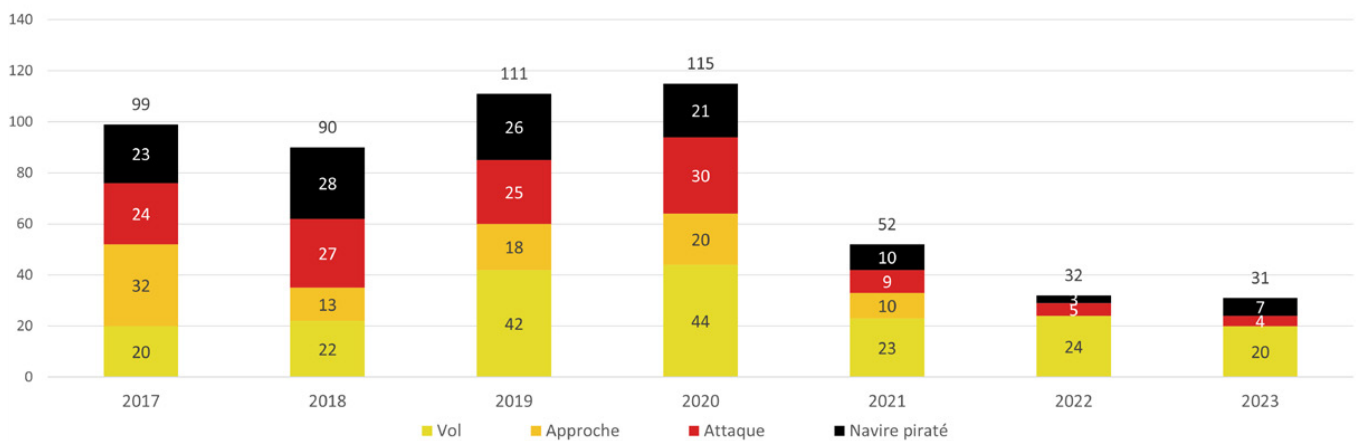
La détermination des pays riverains à développer leur coopération et leur interopérabilité pour lutter contre les menaces sécuritaires se renforce encore cette année ; l'opération trilatérale Safe Domain II entre le Nigéria, le Bénin et le Togo, et l'exercice multinational Grand African Nemo 2023 en sont l'illustration.

<sup>1</sup> Joint War Listed Area

## Cartographie des événements

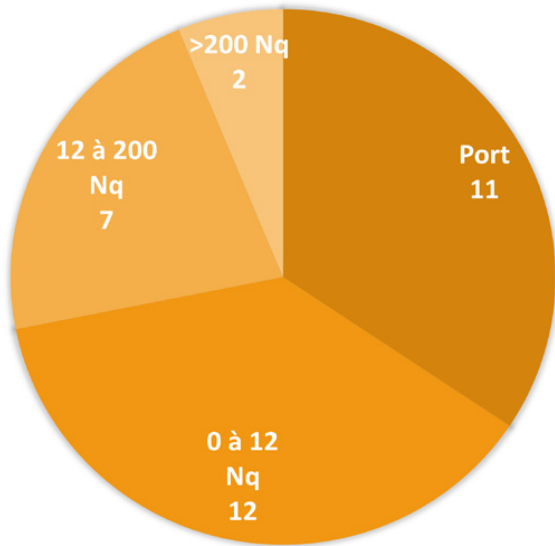


## Golfe de Guinée - nombre d'événements

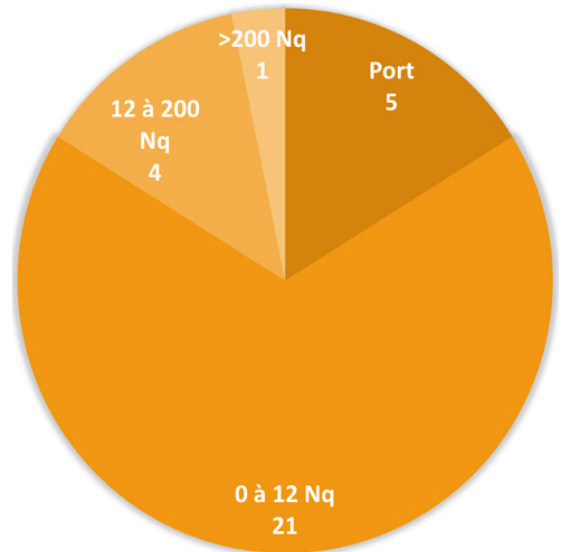


La menace de piraterie continue sa baisse en 2023, même si le nombre d'incidents total reste similaire. Cependant, la violence des cas de crime maritime connaît une augmentation substantielle puisque les cas de hijack et de kidnapping ont doublé en comparaison à 2022.

## Distance des incidents en 2022



## Distance des incidents en 2023



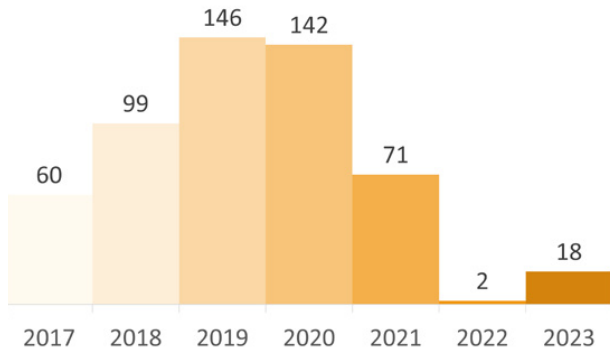
En raison de la très nette chute des actes commis au large en 2022, la part des événements s'étant produits dans les eaux territoriales (zones de mouillage) ou dans les ports est largement majoritaire. Les incidents ont très majoritairement concerné les approches (mouillage) côtières. On observe finalement peu d'incidents en très haute mer cette année en dépit d'une capacité logistique avérée et démontrée par les pirates lors des cas du SUCCESS 9 et du MONJASA REFORMER.



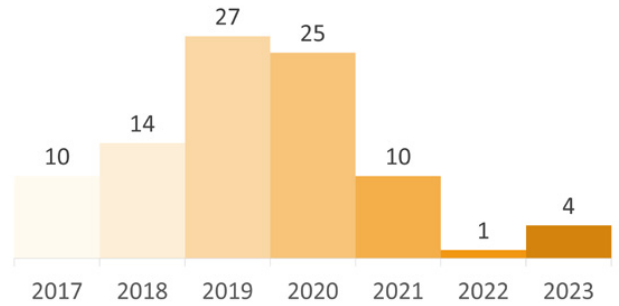
# 2.3

## ENLÈVEMENTS

Nombre de kidnappés par année



Nombre de kidnappings par année

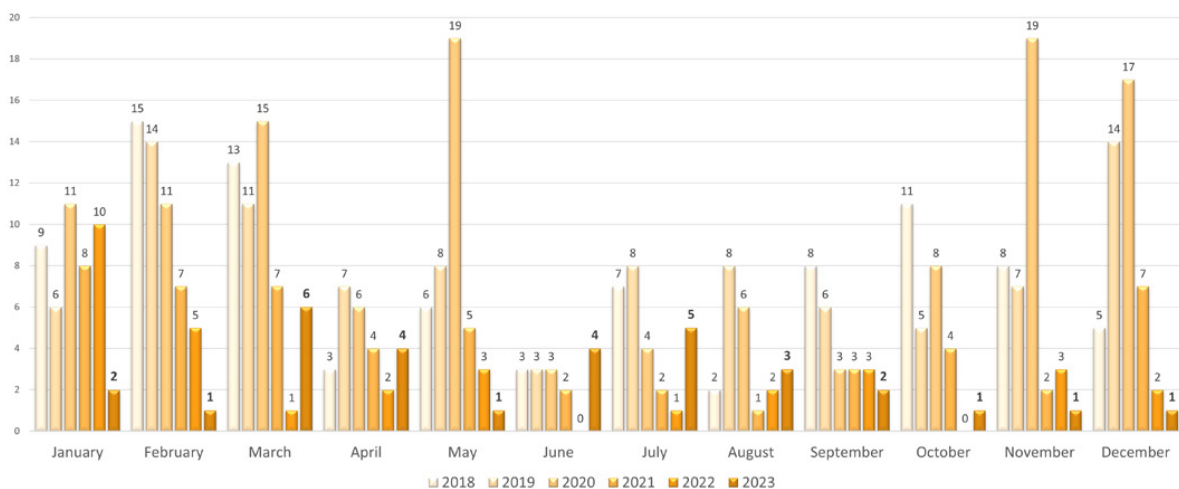


Sans atteindre les niveaux antérieurs à 2021, le nombre de kidnappings est reparti à la hausse. Pour chacun de ces actes, le nombre de marins pris en otage est également en augmentation. Parmi les 4 actes de kidnappings, contrairement aux tendances précédentes, 2 se sont déroulés à quai, dont un au Gabon et un au Cameroun. Les 2 autres événements se sont quant à eux déroulés très au large, hors des eaux territoriales.

# 2.4

## SAISONNALITÉ DES ÉVÉNEMENTS

Nombre d'événements par mois



La comparaison du nombre d'incidents par mois d'une année sur l'autre ne permet plus d'établir une saisonnalité des événements. L'emploi de bateaux mère et la rareté des attaques ont probablement masqué les tendances observées auparavant.

# Amériques & arc des Caraïbes

# 3







## 3.1

### ANALYSE GÉNÉRALE

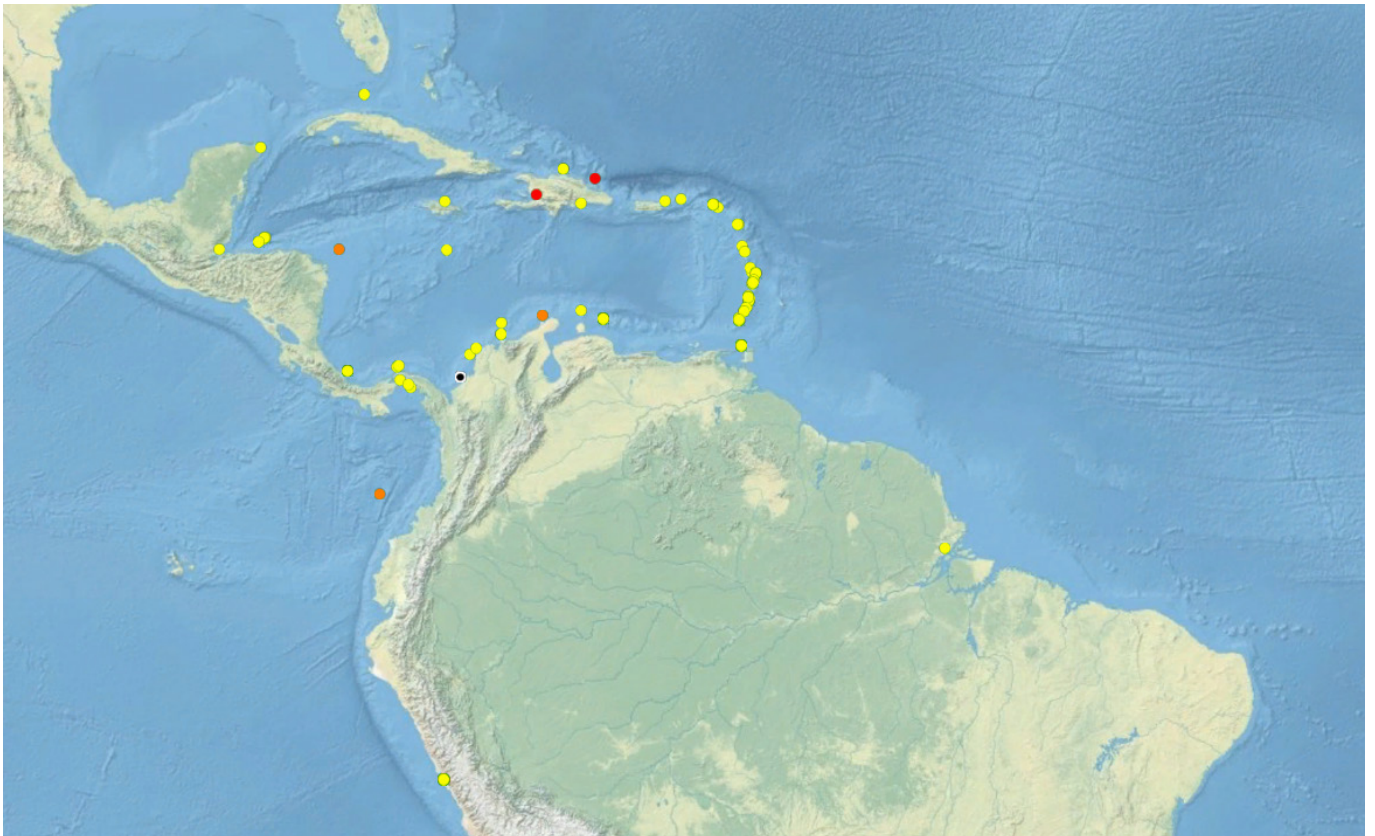
La tendance à la baisse des événements de crime maritime observée depuis 2021 se poursuit en 2023. La plupart des cas enregistrés restent des vols, parfois violents, et ciblent majoritairement des navires de plaisance. Comme les années précédentes, la quasi-totalité des événements de 2023 a eu lieu au mouillage ou dans les eaux territoriales.

Les problématiques de narcotrafic restent un risque majeur pour l'industrie maritime dans la région, avec une tendance légèrement à la hausse sur l'année 2023. Les pays côtiers comme le Brésil et la Colombie reportent de nombreux cas et sont impliqués dans la surveillance des routes maritimes qui empruntent le canal de Panama.

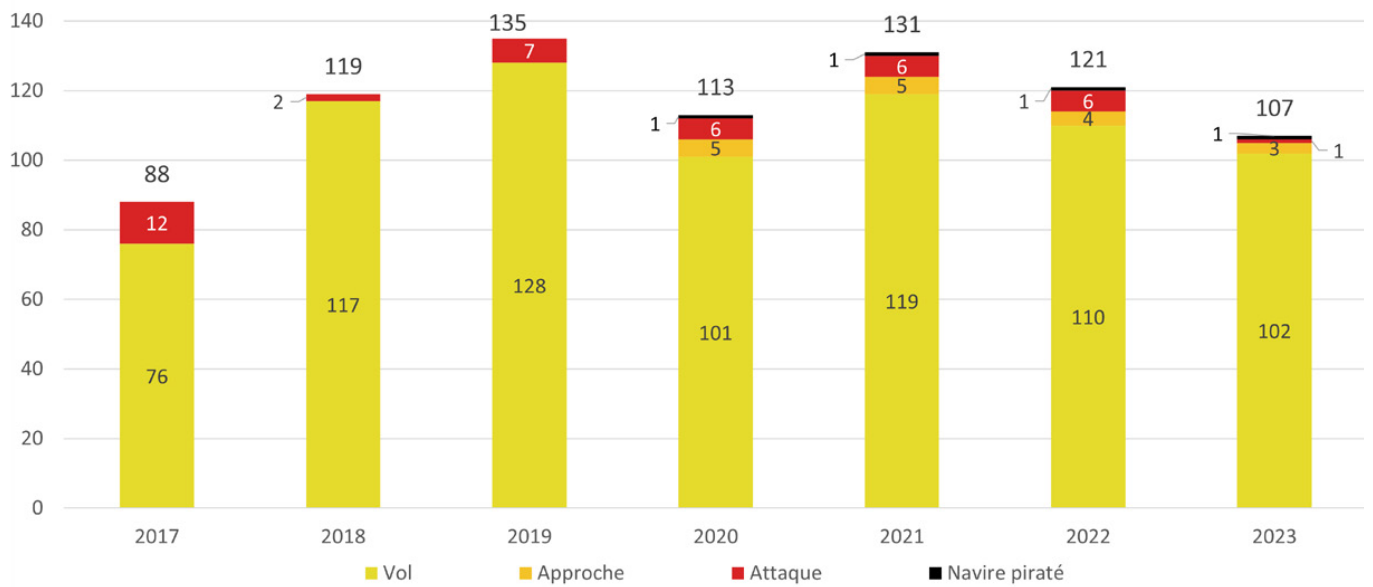
Enfin, la montée de l'insécurité dans la baie de Campêche mentionnée lors du bilan de l'année précédente ne semble pas avoir dégénéré en 2023. Cependant, les conditions des populations locales restent précaires et la zone doit continuer de faire l'objet d'un suivi attentif.



## Cartographie des événements



## Amériques et arc des Caraïbes - nombre d'événements



## 3.2

## AMÉRIQUE CENTRALE ET MER DES CARAÏBES

L'arc des Caraïbes est propice aux crimes maritimes qui visent principalement les plaisanciers, très nombreux dans la région, et très rarement des cibles plus grosses comme des vraquiers ou des tankers.

Ces actions sont principalement réalisées la nuit, par des assaillants parfois armés d'armes blanches pour intimider les équipages. Les vols visent principalement les embarcations annexes, le matériel de pêche et les équipements des navires de plaisance.

Cependant, certains points chauds dans les Antilles semblent plus sensibles aux vols avec armes à feu et violences, avec, parfois, des membres d'équipage entravés par les assaillants.

*« De nombreux vols d'avions de patrouille maritime et de drones de nos alliés sont effectués quotidiennement pour localiser des embarcations susceptibles de se livrer à des trafics illicites et guider les navires déployés en mer aux fins d'arraisonnement et de contrôle des navires suspects. »*

Analyse de l'EMIA<sup>1</sup> Antilles

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 est 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 à destination du canal de Panama. Une fois en mer des Caraïbes, ces navires de commerce de grande taille (porte-conteneurs, vraquiers, tankers) se dirigent principalement vers le nord, le golfe du Mexique et les États-Unis, ou vers l'est, en direction de l'arc caribéen puis de l'Europe et de la Méditerranée.

L'espace caribéen concentre également un tiers de la croisière mondiale. Après avoir été confrontés durant la période COVID aux fermetures des îles accueillant d'ordinaire les escales et à de fortes restrictions

sanitaires imposées aux passagers, les paquebots ont renoué avec un niveau d'activité conforme aux standards. Ce secteur d'activité reste 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 américaines, 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 du trafic mondial de stupéfiants qui prend ensuite la destination de l'Amérique du Nord et de l'Europe.

Empruntant la route Nord, de nombreuses embarcations go-fast et des navires plus lourds (bateaux de pêche, remorqueurs, vraquiers, etc.) chargés de drogue effectuent ainsi des traversées directes du Venezuela ou de Colombie vers la République Dominicaine, Puerto Rico et le nord de l'Arc antillais. Certains donnent rendez-vous à des « bateaux-filles », yoles très motorisées, qui effectuent de nuit les derniers miles vers la côte, pour échapper à la surveillance des patrouilleurs et des radars et se fondre dans le trafic de pêche.

Le trafic inter-îles de drogue au départ de l'Amérique du Sud remonte également directement le long de l'Arc antillais et alimente le développement des groupes criminels locaux sur les îles des Antilles. Ces derniers gangrènent les sociétés et les économies des îles de l'arc caribéen et génèrent trafics d'armes, violence et règlements de compte dans un objectif de contrôle des flux illicites.

Le trafic de cocaïne s'opère également vers l'est en direction de l'Europe et de l'Afrique, grâce à des bateaux de commerce chargés de drogue à leur appareillage d'Amérique du Sud ou dont les conteneurs sont contaminés opportunément à l'occasion d'une escale (technique du rip-off). Le plateau des Guyanes constitue également une zone privilégiée pour le transbordement de cocaïne vers des voiliers ou des bâtiments hauturiers qui effectueront ensuite une navigation transatlantique vers l'Europe et le golfe de Guinée.

### **Immigration clandestine**

Les migrations de population provenant essentiellement de Haïti restent à un haut niveau au regard de la situation du pays en proie à des troubles politiques et sécuritaires majeurs. Les populations cherchent à gagner les pays

riches du bassin, en premier lieu les États-Unis. Des migrants africains ambitionnent également de rejoindre l'Amérique du Nord en rejoignant d'abord l'Arc antillais par avion avant de terminer leur trajet vers les États-Unis sur des embarcations de fortune. Le dispositif naval américain a été renforcé en ce sens. Les bâtiments des garde-côtes américains sont ainsi aujourd'hui à la fois employés à la lutte contre le trafic de stupéfiants en mer et à l'interception des bateaux se livrant à des trafics d'êtres humains.

### **Brigandage maritime**

La région des Caraïbes reste en outre une zone propice aux actes de brigandage maritime 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 le ciblage nocturne des plaisanciers pour voler sans violence 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 des navires de plaisance au mouillage.

### **Une zone sous surveillance**

Des navires garde-côtes et des navires militaires américains, français, néerlandais et parfois anglais se déploient toute l'année en barrage aux trafics venus d'Amérique du Sud.

<sup>1</sup> État-major Interarmées

## 3.3

## AMÉRIQUE DU SUD

Les événements de crime maritime et de piraterie sur le continent sud-américain tendent à être plus violents que ceux qui se déroulent dans les Antilles. Dans certains points chauds, comme Callao, la plupart des navires visés sont des tankers et des vraquiers. Dans ces derniers cas, les vols se concentrent sur les cargaisons des navires, potentiellement en lien avec les trafics de drogue dans la région.

Le besoin de subsistance des populations locales, ainsi que les divers trafics mènent à une diversification des risques pour l'industrie maritime : pêche illégale, immigration irrégulière, narcotrafic ...

## Analyse de l'IFC Pérou



Le Centre de Fusion d'Informations Maritimes - Pérou pour l'Amérique Latine (IFC-LA), décrit ci-dessous les tendances les plus pertinentes des incidents signalés dans sa zone d'intérêt pour l'année 2023<sup>1</sup>.

**Pillage, vol à main armée et piraterie en mer.**

Il y a eu 39 cas (16 de jour et 23 de nuit) dont 48,72% étaient des vols violents, 46,15% des vols à main armée et des actes de piraterie en mer. 46,15% de vols sans violence, 2,56% d'abordages et 2,56% de tentatives de vol.

18 cas ont été signalés au port et 15 en mer ; des interventions ont été effectuées sur 41 de ces navires. 87% des cas ont été signalés en Amérique du Sud, 8% en Amérique centrale et seulement 5% en Amérique du Nord. Selon les indicateurs enregistrés en 2023, la tendance montre une courbe variable avec une tendance à la baisse, avec 2, 4, 9, 3, 4, 4, 6, 4, 1, 4 et 2 cas par mois. En comparaison avec les années 2020, 2021 et 2022, une tendance volatile peut être observée, 41, 59 et 39 cas par an.

**Trafic de drogue (DT)**

Dans 455 affaires, les autorités de la région ont saisi 272 246 kilos de chlorhydrate de cocaïne, 95 500 kilos de marijuana et 100 192 kilos d'autres substances illicites. Au total, 768 personnes ont été arrêtées et 323 petites embarcations et 60 navires marchands ont été saisis. La zone centrale du continent américain est celle qui enregistre le plus grand nombre d'incidents. Un facteur important étant l'emplacement du canal de Panama, qui permet à l'important trafic commercial de navires de passer de l'océan Pacifique à la mer des Caraïbes et vice versa. Selon les relevés mensuels pour 2023, la tendance montre une courbe irrégulière avec des variations minimales axées sur la croissance, représentant 37, 46, 63, 46, 56, 28, 37, 50, 45 et 47 cas par mois. Les autorités doivent donc travailler sur les routes maritimes établies dans la zone couverte par l'IFC Pérou.

**Pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN)**

Un total de 171 cas a été enregistré, avec 235 arrestations, 422 navires et 399,5 tonnes de ressources hydrobiologiques saisies. La plupart des cas a été enregistré dans la zone frontalière maritime de l'Équateur et du Pérou. Un grand nombre d'incidents

ont été enregistrés dans les rivières du Brésil. Il convient de noter que les îles Galápagos sont une zone sensible pour la pêche INN dans la région en raison de leur biodiversité marine et de la grande quantité de ressources hydrobiologiques qu'elles recèlent du fait de leurs eaux peu profondes et de leurs températures chaudes. En 2023, une courbe ascendante constante peut être observée à partir de juillet, atteignant son point le plus élevé en avril (24 cas). En revanche, par rapport aux dernières années, la tendance des cas de pêche illégale montre une tendance à la baisse constante, puisque ces années ont enregistré 258, 238 et 226 cas respectivement.

### **Contrebande et trafics illicites (S&IT)**

Au total, 164 cas ont été enregistrés, dont la saisie de 368 9101 kilos de cigarettes, 1 105 616 litres de carburant et 556 992 kilos de produits ménagers. En outre, 174 petites embarcations, 4 navires marchands et 266 personnes ont été arrêtés. Les cas de cette catégorie se sont concentrés sur des zones spécifiques de la région. Tout d'abord, le fleuve Paraná compte le plus grand nombre de cas en raison de sa situation géographique et du commerce qui s'effectue par l'intermédiaire de navires à la triple frontière de l'Argentine, du Brésil et du Paraguay, facteurs qui font de cet itinéraire une voie de contrebande potentielle. En outre, le contexte politique, social et économique de ces nations doit être pris en compte. Deuxièmement, le fleuve Amazone enregistre un grand nombre de cas de contrebande, principalement à la triple frontière du Brésil, du Pérou et de la Colombie. Il convient de noter que cette zone est difficile d'accès et présente des conditions géographiques défavorables, facteurs qui entravent les actions de contrôle des autorités. Enfin, la zone du canal de Panama et les frontières maritimes de l'Équateur et du Pérou enregistrent un nombre élevé de saisies de carburant, qui est commercialisé dans les ports de pêche. Selon les relevés obtenus en 2023, une tendance légèrement variable peut être observée, qui devrait rester constante dans les mois à venir, après avoir atteint son plus haut niveau en mars avec 23 cas.

### **Migration irrégulière et traite des êtres humains (IMPT)**

Au total, 228 cas ont été enregistrés ; 4592 Cubains, 2411 Haïtiens, 1353 Dominicains, 417 Vénézuéliens, 519 d'autres nationalités et 1828 personnes de nationalité non confirmée ont été interceptés en tant qu'immigrants illégaux à bord de 231 navires. Grâce à la géolocalisation, 3 zones avec un plus grand nombre de cas peuvent être identifiées : le détroit de Floride, les Grandes Antilles et le canal de la Mona. Compte tenu du fait que la plupart des immigrants sont de nationalité caribéenne et du contexte politique, social et économique de ces pays, on peut déterminer que les migrants tentaient d'entrer illégalement par la mer aux États-Unis d'Amérique. D'autre part, selon les indicateurs enregistrés en 2023, une tendance à la hausse constante peut être observée depuis le mois d'août ; le mois avec le plus grand nombre de cas a été janvier avec 37 incidents. Toutefois, par rapport aux années 2020, 2021 et 2022, on observe une tendance incurvée avec une projection à la baisse, 316 cas ayant été enregistrés en 2022, année qui compte le plus grand nombre d'incidents.

### **Incidents maritimes (MI)**

Les autorités de la région ont agi sur 726 incidents maritimes. 2483 personnes ont été secourues dont 122 évacuées. 19 décès et 71 disparitions sont à déplorer.

Au total, ces incidents représentent 119 navires coulés, 28 en feu et 62 à la dérive.

Ces incidents sont répartis sur l'ensemble de la région. Leur nombre semble lié au respect aléatoire des règles de sécurité maritime au sein des pays d'Amérique latine. Au regard des moyennes annuelles, la tendance est plutôt à la hausse, avec 406, 912 et 949 cas enregistrés en 2020, 2021 et 2022..

### **«DES MERS SÛRES ET SÉCURISÉES, L'EFFORT DE TOUS»**

<sup>1</sup> ce rapport a été rédigé et transmis au MICA Center en novembre 2023.

*« Après le déclenchement du conflit entre Israël et le Hamas, la fin d'année a en particulier été marquée par la multiplication des incidents de harcèlement en mer Rouge allant jusqu'à des frappes de missiles, des attaques répétées de drones et le détournement d'un navire vers le Yémen. »*

### Analyse de l'EMIA<sup>1</sup> Guyane



Le niveau de violence observé dans les espaces maritimes situés au large du plateau des Guyanes demeure relativement faible. Ce constat ne doit cependant pas masquer la grande diversité des

activités illicites qui s'y déroulent et les potentielles évolutions à venir.

Le contexte pourrait en effet évoluer rapidement avec le développement de l'activité pétrolière offshore dans les eaux des États de la région. Les organisations criminelles seraient susceptibles d'exploiter la faiblesse actuelle de certains États côtiers (Guyana, Suriname) pour se livrer à des actes de piraterie ou de brigandage. En attendant de disposer des moyens nécessaires pour lutter efficacement contre ces activités illicites et d'être en mesure d'exercer leur souveraineté dans leurs eaux, ces États cherchent à développer leur coopération maritime avec les États voisins, dont la France.

### **Une région relativement épargnée par la piraterie et le brigandage**

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

Les attaques sont rarement hauturières et se déroulent habituellement le long des côtes ou dans les zones de mouillage portuaire.

Toutefois, il est difficile d'évaluer l'étendue de la réalité. Par peur des représailles, la plupart des victimes ne

signalent pas les incidents et certaines autorités locales ont tendance à étouffer les actes « bénins » dépourvus de violence, pour masquer leurs lacunes.

### **La pêche illicite, non déclarée et non réglementée**

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

La pêche illicite est le fait de navires en provenance du Brésil, du Suriname, du Guyana et du Venezuela. Ils opèrent dans les eaux françaises sans autorisation. Plusieurs causes peuvent expliquer ce phénomène : la mauvaise gestion de la flotte dans ces pays où le nombre de navires de pêche est très supérieur à la ressource halieutique disponible, les faibles moyens de police de certains États, des économies fragiles offrant peu d'alternatives rentables à la pêche illégale ainsi que l'augmentation récente du prix de la vessie natatoire destinée au marché asiatique.

La perte économique induite par la saisie des engins et du produit de la pêche – ainsi que l'éventuel déroutement pour destruction du navire dans certains cas – peuvent pousser les pêcheurs à s'opposer violemment aux opérations de contrôle. Depuis l'augmentation du nombre des opérations de police des pêches renforcées en 2021 (opérations MOKARRAN et MAKO), la tendance est à la diminution des violences observées même si des actes de résistance isolés sont toujours possibles (jet d'un plot en béton de 10 kilos sur un militaire en novembre 2022). Les opérations menées au cours de l'année 2023 viennent encore conforter

cette tendance. Il est à noter qu'en cas d'appréhension des auteurs de violences en mer, le parquet de Cayenne fait preuve d'une très grande sévérité (comparutions immédiates et peines de prison ferme), garantissant ainsi le caractère dissuasif de la réponse régaliennne.

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

### L'orpaillage illégal

Les pirogues transportant du matériel logistique destiné aux camps d'orpaillage illégal sont également des vecteurs de trafics en tous genres.

Ces pirogues se chargeraient notamment en produits stupéfiants au Suriname et assureraient leur transport jusqu'au Brésil en empruntant les fleuves et en longeant les côtes guyanaises (ultra-côtier), tout en approvisionnant les camps d'orpaillage illégal.

En avril 2023, le patrouilleur Antilles – Guyane (PAG) La Confiance a pu procéder, dans les eaux territoriales françaises, à l'interception d'une pirogue dépourvue de pavillon qui tentait d'échapper au contrôle. En raison du refus d'obtempérer, l'embarcation et son équipage ont été remis à la brigade de Gendarmerie maritime de Cayenne, qui a pu caractériser a posteriori une activité de transport logistique à destination des sites d'orpaillage illégal. Cette

interception, la première du genre, a permis d'initier une réflexion sur le volet maritime de la lutte contre l'orpaillage illégal.

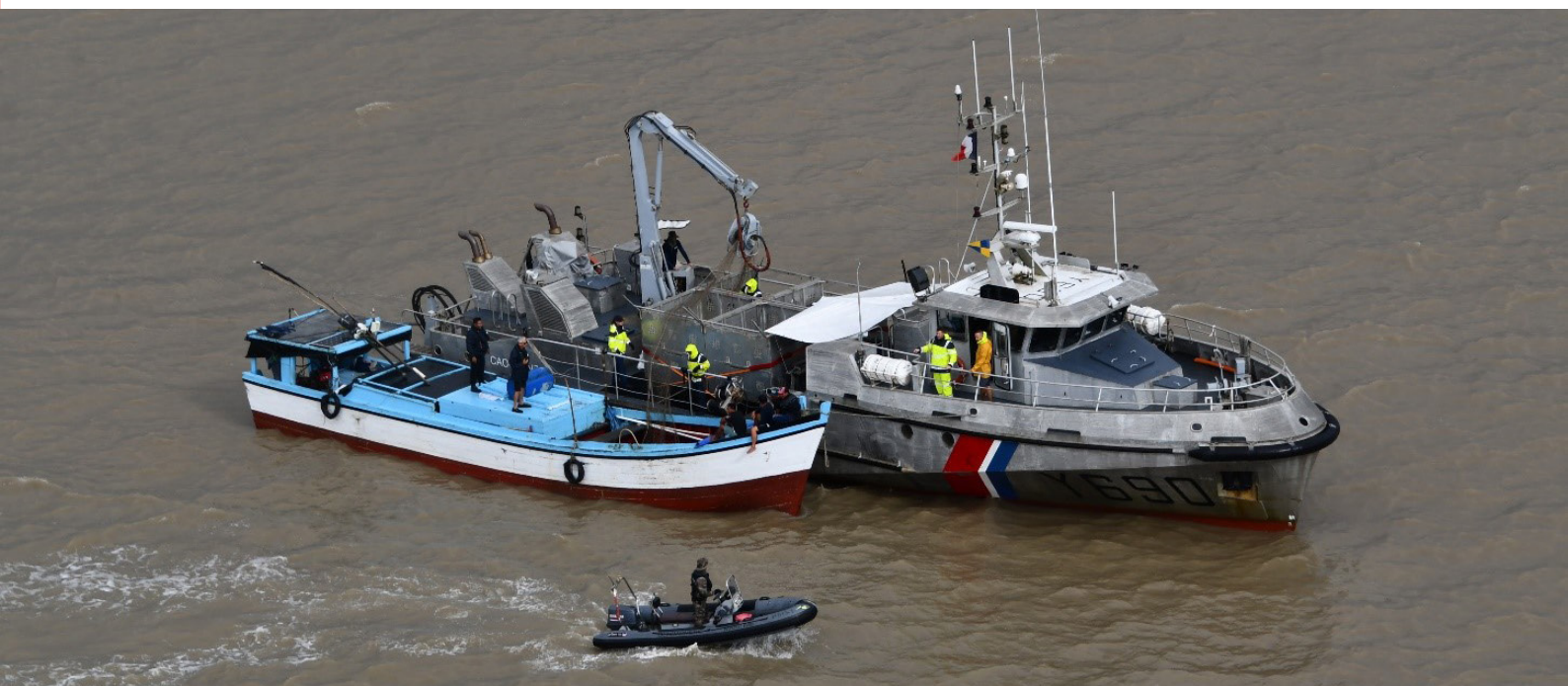
### L'enjeu sécuritaire pétrolier

Les importantes ressources d'hydrocarbures découvertes au large du Guyana, du Suriname et du Brésil pourraient engendrer des problèmes sécuritaires dans la région.

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

Ces problèmes sécuritaires sont généralement le fait de bandes criminelles mais peuvent également susciter des velléités étatiques. Ainsi, il est d'ores et déjà observé des tensions autour de la région de l'Essequibo à l'ouest du Guyana, revendiquée par le Venezuela, et dont les eaux comportent d'importantes réserves d'hydrocarbures. La Marine vénézuélienne a montré au cours des dernières années sa capacité à rapidement déployer des unités en zone contestée sous motif de « violation de ses eaux territoriales » (en 2018, interception de navires d'exploration sismique d'Exxon Mobil, et en 2021, saisie de deux embarcations de pêche guyaniennes). Cette situation géopolitique est surveillée de près par les autorités françaises présentes dans la région.

<sup>1</sup> État-major Interarmées



*« Un accord de coopération a été signé en mai de cette année entre la Marine brésilienne et la Marine nationale française, ce qui permettra d'accroître la connaissance de la situation maritime dans l'Atlantique Sud. »*

## Analyse du COMPAAz



### Atlantique Sud

Connue sous le nom d'Amazonie bleue, la zone économique exclusive brésilienne<sup>1</sup> s'étend sur 5,7 millions de km, une zone où circule une grande partie des lignes

de communication maritimes de la partie méridionale de l'océan Atlantique. Environ 95 % de la production nationale de pétrole et 80 % de la production de gaz naturel sont concentrés dans cette région et, en ce qui concerne le commerce extérieur, 95 % de toutes les marchandises transportées circulent par voie maritime. Tous ces chiffres témoignent de l'importance de cette partie de la mer pour le Brésil.

Dans ce contexte, le Commandement des opérations maritimes et de la protection de l'Amazonie bleue (COMPAAz) a été créé en 2021, dans le but de contribuer à la fourniture et à l'emploi des forces navales, aériennes et maritimes subordonnées au Commandement des opérations navales (ComOpNav), à la sécurité du trafic maritime et fluvial présentant un intérêt pour le Brésil, au développement de la sécurité maritime et à l'amélioration de la connaissance de la situation maritime. Dans le cadre de ses missions, le COMPAAz surveille le trafic maritime d'intérêt, empêche la pratique d'actes illicites dans la région et collabore avec d'autres organisations - partenaires nationaux et internationaux - pour maintenir le bon ordre en mer .

Les menaces transnationales qui existent en Amazonie bleue sont largement liées à la production de cocaïne qui existe dans certaines régions d'Amérique du Sud. Le contexte économique et social d'une grande partie de la population brésilienne a également une influence sur l'occurrence de ces crimes, qui touchent la majeure partie de la population du pays qui vit dans les villes côtières. En 2023, grâce à l'intensification des actions interagences et, par conséquent, à l'échange de données de renseignement, des opérations d'interdiction maritime ont eu lieu - comme l'inspection des coffres des navires amarrés dans les ports, avec le soutien de la police fédérale brésilienne, ce qui a permis de réaliser un nombre important de saisies, en particulier de cocaïne.

### Pêche INN

L'activité de pêche a pris de l'importance dans le monde entier en raison de la demande croissante. Au niveau régional, une surveillance constante est exercée sur les grandes flottes de pêche qui se déplacent entre les Galápagos, dans le Pacifique, et l'Atlantique Sud, principalement à la limite extérieure de la ZEE argentine. En collaboration avec l'Institut brésilien de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables - IBAMA, et l'Institut Chico Mendes - ICMBio, en 2023, environ 105 tonnes de poissons obtenus de manière irrégulière ont été saisis, soit 36 % de plus qu'en 2022, où 77 tonnes de poissons ont été saisis par les autorités brésiennes.



## Trafic de stupéfiants

Les données de renseignement indiquent un lien croissant entre les organisations criminelles au Brésil et les activités illicites impliquant le transport de substances stupéfiantes par voie maritime. En 2023, 9 opérations interagences ont été menées en utilisant des moyens navals avec le soutien de la police fédérale, ce qui a permis de saisir 7 720 kg de cocaïne et 5 937 kg de marijuana/hashish<sup>2</sup>. Le 19 septembre, la plus importante saisie de cocaïne dans les eaux juridictionnelles brésiliennes de l'histoire a eu lieu à bord du bateau à moteur «PALMA RES I», avec 3,6 tonnes de cocaïne trouvées à bord.

## Migration illégale

Bien que le Brésil et ses voisins continentaux ne soient pas des pays où les flux de migrants illégaux sont importants, cinq cas ont été signalés en 2023, tous impliquant des membres d'équipage africains et des ports d'origine situés sur le même continent. Cela représente une baisse de 29 % par rapport à 2022, où 7 cas avaient été découverts.

## Contrebande

L'utilisation de petits navires pour transporter des produits de contrebande, en particulier des cigarettes, a diminué en 2023 par rapport à l'année précédente. Environ 131 tonnes de cigarettes de contrebande ont été saisies sur des navires dans l'Amazone bleue, contre 407 tonnes l'année précédente.

<sup>1</sup> Y compris la plate-forme continentale élargie

<sup>2</sup> Source : <https://gisis.imo.org/Public/PAR/Search.aspx>



# Océan Indien



# 4



*« Le conflit soudanais et la résurgence du conflit israélo-arabe ont engendré une vigilance particulière des professionnels du commerce maritime et des acteurs de la navigation de plaisance. Si le golfe d'Oman et la mer d'Arabie sont toujours touchés par cette inquiétude, la zone comprenant le sud de la mer Rouge et le détroit de Bab-el-Mandeb est le théâtre, en cette fin d'année, d'une pression de plus en plus forte exercée par le régime houthi sur le trafic maritime, notamment lorsqu'il est d'intérêt israélien. »*

La fin de l'année 2023 a été marquée par un débordement des conflits et tensions du Moyen-Orient vers la mer, en particulier autour du détroit de Bab-el-Mandeb.

Après le déclenchement du conflit entre Israël et le Hamas, la fin d'année a en particulier été marquée par la multiplication des incidents de harcèlement en mer Rouge allant jusqu'à des frappes de missiles, des attaques répétées de drones et le détournement d'un navire vers le Yémen. Ces incidents ont suscité l'inquiétude de l'ensemble de l'industrie et les réactions rapides de plusieurs marines déployées dans la zone notamment la marine américaine, la marine britannique et la Marine nationale qui a repositionné une FREMM en soutien dans la zone. Face à cette recrudescence d'attaques et suite à la suspension annoncée par de nombreuses compagnies, du transit de leurs unités dans le BAM, l'opération Prosperity Guardian a été initiée le 19 décembre, un mois seulement après l'incident très médiatisé du GALAXY LEADER qui a marqué un tournant dans cette crise.

A l'heure où nous écrivons ces lignes, le soutien militaire des nations au trafic maritime est déjà effectif et la coordination entre les différentes opérations sous mandat multinational ou national est en place.

Entre avril et août 2023, la menace de débordement semblait principalement centrée dans le détroit d'Ormuz et le Golfe d'Oman. À la suite des saisies américaines de certains tankers iraniens sous sanctions, les autorités iraniennes ont procédé à des représailles sur des navires d'intérêt américain et israélien. Celles-ci avaient entraîné des réponses de l'industrie. Elles se sont manifestées notamment par la création d'un couloir de passage recommandé dans la zone de franchissement du détroit d'Ormuz. En parallèle le travail de réassurance initié par EMASOH au travers de l'opération AGENOR a pris de l'ampleur en lien avec ses partenaires dans la zone du détroit.

Suite au déclin du nombre d'actes de piraterie dans le bassin somalien, l'industrie maritime a décidé la suppression de la High Risk Area (HRA) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023. La disparition de la HRA ne modifie pas les dispositifs existants de lutte contre la piraterie et l'engagement des pays y participant. Les navires évoluant dans la zone de report volontaire (VRA) sont donc toujours invités à continuer à s'enregistrer auprès des organismes de report que sont le MSCHoA de l'opération de l'UE ATALANTA et UKMTO<sup>1</sup> conformément aux recommandations des Best Management Practices (BMP 5<sup>2</sup>). Ces mécanismes contribuent à la circulation rapide d'informations en cas d'atteinte à la sûreté maritime, de quelque nature qu'elle soit.

<sup>1</sup> United Kingdom Maritime Trade Operations

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



En effet, même si les activités liées à la piraterie demeurent faibles, grâce à une présence militaire continue dans la région, les conditions pour un retour sont toujours présentes : instabilité politique, pauvreté, insécurité, pêche illégale... Cette dernière continue en effet de créer des conflits entre pêcheurs qui peuvent affecter la sûreté des navires dans la zone. Des incidents récents au large du Puntland peuvent laisser penser à une résurgence de la menace pirates dans la zone. En première analyse, il semble que ces incidents soient plutôt liés à une situation politique complexe et conjoncturelle à terre. Cependant, un autre cas de piraterie au large de Socotra sur un vraquier, en décembre, cimente cette inquiétude et est bien la preuve que ce phénomène qui avait disparu depuis 2017, n'est pas éradiqué. La Marine indienne a récemment rappelé et renforcé son engagement dans la zone pour lutter contre les incidents qui ont eu tendance à se développer au large.

Plus loin dans la zone océan Indien des incidents de crime maritime sont également davantage reportés sur l'île Maurice, avec des cas réguliers de vols d'annexes sans violences sur des navires de plaisance.

Plus au sud, les conditions d'insécurité et de pauvreté continuent également de créer des flux migratoires, notamment en provenance du Sri-Lanka vers la Réunion, suite aux troubles économiques et politiques dans le pays.

L'île de Mayotte, déjà confrontée à une crise hydrique sans précédent, doit faire face à un afflux toujours aussi important de ressortissants comoriens transportés illégalement par des passeurs à bord d'embarcations traditionnelles (Kwassa-Kwassa).

Les trafics de drogue en provenance d'Afghanistan ont changé de nature, passant des opioïdes aux drogues de synthèse. Ils demeurent une part importante des activités de contrebande dans la région.

Enfin, dans cette zone contrastée et volatile, il convient de ne pas mésestimer l'impact de la situation économique mondiale sur certaines populations locales, de fait directement affectées par les différents incidents, vols et activités de pêche illicite ou d'immigration illégale



Analyse de l'état-major d'ALINDIEN<sup>1</sup>

L'océan Indien est un espace vaste dans lequel cohabitent de nombreux acteurs, et où l'équilibre des jeux de puissance est fragile. La liberté de navigation y est primordiale, et notamment dans

les zones stratégiques du détroit de Bab-el-Mandeb, du golfe d'Aden et du détroit d'Ormuz, qui cristallisent toutes les attentions. Les missions AGENOR ET ATALANTA, en coopération avec d'autres missions multinationales, y contribuent.

En mer Rouge, le conflit israélo-palestinien a engendré une recrudescence d'événements en fin d'année. L'interception de missiles balistiques et de drones en provenance des côtes yéménites, le déroutement du M/V GALAXY LEADER, ou encore les attaques de drones et de missiles à l'encontre de nombreux bâtiments de commerce démontrent une volonté forte des houtis d'être un acteur grandissant de ce conflit. La menace que font peser ces actions aux intérêts politiques identifiés sur le commerce maritime incite à la vigilance.

D'autre part, si aucun report de piraterie n'avait été noté depuis quelques années, la fin d'année 2023 a été le théâtre d'une résurgence avec sept actes identifiés comme tels en moins de deux mois. Les boutres de pêche semblent en être la cible privilégiée, mais aucun type de navire ne peut être exclu comme le montre la saisie du vraquier Ruen en décembre.

La volonté iranienne de maîtriser le flux de navires dans ses eaux reste toujours particulièrement ciblée, avec des risques de saisie de navires dont les intérêts sont en lien avec une divergence diplomatique. Les forces militaires, très présentes sur zone, ne semblent pas pour autant remettre en cause la liberté de navigation dans le détroit d'Ormuz. Du golfe arabo-persique au golfe d'Oman, et pouvant ponctuellement s'étendre jusqu'en mer d'Arabie, des incidents de type saisie de navires, attaque par drone ou brouillage GPS sont observés périodiquement, sans être corrélés pour autant avec une évolution du niveau de risque. En effet, à l'exception de cas de brouillage GPS, les attaques ciblent principalement des navires présentant des intérêts particuliers majoritairement américains et israéliens, comme le démontrent les attaques par drone en mer d'Arabie du TMO CAMPO SQUARE en début d'année ou plus récemment celle du TMO SYMI. A noter également, le cas de harcèlement du TMO RICHMOND VOYAGER dans le golfe d'Oman, avec la réalisation de tirs par un navire militaire iranien. L'augmentation du nombre d'incidents appelle à la vigilance.

Enfin, concernant la plaisance, des événements récents imposent une attention particulière de la flotte de plaisance sur la pénétration des eaux territoriales, notamment en Érythrée et au Yémen qui ont provoqué systématiquement des contrôles vigoureux de garde-côtes armés.

La volonté de l'état-major d'ALINDIEN est de renforcer ses relations multilatérales en soutenant le partage d'informations et les collaborations régionales.

<sup>1</sup> Amiral commandant la zone maritime de l'océan Indien

## Analyse de l'IFC IOR<sup>1</sup>



La région de l'océan Indien est une zone vitale pour le commerce et l'économie mondiale, elle rencontre de nombreux défis en matière de sûreté maritime. L'IFC-IOR classe ces défis en cinq catégories

principales : la piraterie et le vol à main armée, la contrebande, la pêche INN (illégal, non déclarée et non réglementée), les migrations humaines irrégulières et les incidents maritimes. Une vue d'ensemble de la sécurité et de la sûreté maritimes dans la région pour l'année 2023 (jusqu'en octobre<sup>2</sup>) est présentée dans les paragraphes suivants.

### Piraterie et vols à main armée

Les actes de piraterie et les vols à main armée sont restés limités dans la plupart des zones de la région, à l'exception de l'Asie du Sud-Est, qui a connu une augmentation de 28 % par rapport à la même période en 2022. Toutefois, la plupart des incidents enregistrés dans cette sous-région sont de nature mineure et concernent principalement des petits larcins. La piraterie et les vols à main armée restent réprimés dans le golfe Persique, le golfe d'Aden et la mer Rouge grâce à la présence et aux efforts continus des forces internationales. Un développement majeur dans ce contexte a été la suppression de la High Risk Area par les organisations maritimes à partir du 1<sup>er</sup> janvier de cette année.

### Contrebande

L'IFC IOR surveille la contrebande dans différentes sous-catégories, à savoir les drogues, les produits domestiques, les ressources naturelles, les carburants, le tabac, etc. Le trafic de drogue est un des contributeurs principaux à ces statistiques. La contrebande d'opioïdes a été contrôlée et a diminué de manière significative, ce qui est probablement le résultat de l'interdiction de la culture d'opiacés en Afghanistan. Le trafic de méthamphétamine et de stimulants de type amphétamine en provenance de la côte de Makran et à destination de l'Asie du Sud-Ouest et du Sud-Est, y compris les petites nations insulaires, a toutefois connu une forte augmentation dans la région. Parmi les autres marchandises dont la contrebande est surveillée, en particulier dans la région de l'Asie du Sud-Est, figurent le carburant, les produits domestiques, les armes, etc.

### Pêche INN

C'est dans le domaine de la pêche INN que l'on observe la plus forte augmentation parmi toutes les catégories. Au total, 639 incidents de pêche INN ont été enregistrés par l'IFC IOR en 2023 (janvier-octobre 2023), soit une augmentation significative de 32 % par rapport à janvier-octobre 2022. Les lacunes juridiques, les zones non réglementées par les organismes régionaux de gestion des pêches, les violations des réglementations locales, la pêche pendant les périodes interdites, l'utilisation de méthodes de pêche illégales et la présence de flottes de pêche extrarégionales/éloignées sont les principaux facteurs à l'origine des incidents de pêche INN dans l'ensemble de la région.

<sup>1</sup> Information Fusion Centre – Indian Ocean Region

<sup>2</sup> Pour des raisons calendaires, les contributions des centres partenaires ont été transmises début novembre. Leur analyse s'arrête donc à cette période.



## Migration humaine irrégulière

Une augmentation substantielle (22%) des incidents liés à la migration humaine irrégulière a été enregistrée par rapport à la période janvier-octobre 22. Les migrants (y compris les femmes et les enfants) qui transitent à bord de petites embarcations surchargées, inadaptées et qui présentent des risques importants pour la vie, continuent d'être une source de préoccupation majeure. La majorité des migrants secourus tentent d'entrer dans un pays étranger à la recherche de meilleurs moyens de subsistance et d'opportunités d'emploi. Les ralentissements économiques et les situations de conflit dans certains pays de la région expliquent également l'augmentation du nombre de migrants. La perte de 70 vies humaines lors d'incidents liés aux migrations au cours de la période est toutefois profondément regrettable.

## Incidents maritimes

Les incidents enregistrés dans cette catégorie révèlent une augmentation notable de 15 % entre janvier et octobre 2023 par rapport à la même période en 2022. La majorité des incidents ont été observés plus près des côtes et impliquent de petits navires. Les défaillances mécaniques, en particulier par gros temps, sont la cause la plus fréquente, ce qui souligne l'importance de l'entretien des navires. Les incidents liés aux incendies, aux collisions, aux échouements, aux opérations de recherche et de sauvetage et aux opérations d'évacuation sanitaire soulignent les divers défis à relever. Le renforcement de la conformité, en particulier parmi les pêcheurs et les opérateurs de petits bateaux, est essentiel pour réduire de manière significative le nombre total d'incidents maritimes et améliorer la sécurité maritime.



*« La préservation des ressources marines et la lutte contre la pêche illicite dans la zone sud de l'océan Indien sont des enjeux cruciaux de la région, dans leurs implications environnementales, économiques mais aussi de souveraineté. »*

## Analyse de l'état-major des FAZSOI<sup>1</sup>



La Zone Maritime Sud de l'océan Indien (ZMSOI) englobe l'ensemble des territoires français situés en océan Indien. Cette zone est parcourue par des voies maritimes en constante évolution, est un axe vital de développement économique et commercial et est un axe secondaire en cas de fermeture du canal de Suez ou du détroit de Malacca.

Dans ce contexte, l'action de l'État en mer fournit un cadre essentiel pour la défense et l'affirmation de 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.

### Trafics illicites de migrants

La lutte contre le trafic illicite de migrants par voie de mer à Mayotte reste le sujet le plus sensible de la zone. L'augmentation des flux reste conforme à la tendance des 5 dernières années. Le nombre d'interceptions de personnes tentant d'entrer sur le territoire français en 2022 a augmenté de 25% en 2021. Même si les chiffres de 2023 restent en augmentation par rapport aux années passées, la tendance à la hausse semble s'atténuer (plus 9,4% par rapport à 2022 sur la période janvier-octobre contre 13,4% sur la même période entre 2022 et 2021). L'augmentation des dispositifs en mer ne semble pas pour autant endiguer le phénomène, ces trafics nécessitant des actions combinées sur

le plan judiciaire, de la coopération internationale ou de l'intervention à terre. La sauvegarde de la vie humaine en mer demeure une priorité qui anime les administrations intervenant en mer face à des passeurs qui n'hésitent pas à mettre en danger la vie des personnes à bord de leurs embarcations en refusant notamment d'obtempérer à l'approche des côtes. Si ce trafic a toujours permis à des personnes en provenance d'Afrique continentale de se rendre à Mayotte, la part de ceux-ci a tendance à augmenter. Un autre trafic de migrants a ressurgi en 2022 avec l'arrivée de migrants en provenance du Sri Lanka à destination de La Réunion. Le phénomène reste néanmoins anecdotique comparativement à Mayotte avec 129 passagers en 2022 et 87 en 2023. Il implique cependant une prise de risque importante par la dangerosité du voyage sur des navires de pêche souvent surchargés et peu adaptés à de telles conditions de navigation.

### Trafics de stupéfiants

La lutte contre les trafics illicites de stupéfiants demeure un sujet de préoccupation permanent pour la France de l'océan Indien. L'année 2023 a connu une augmentation très importante des saisies de produits stupéfiants dans la zone sud de l'océan Indien. En novembre, elles atteignent ainsi 5,1 tonnes d'héroïne et de méthamphétamines, contre 1,5 tonnes en 2022. Cette dynamique semble indiquer une reconfiguration des flux de substances psychotropes adoptant des routes de plus en plus sud dans le canal du Mozambique. Cet effort s'intègre dans une stratégie régionale de coopération internationale avec nos alliés de la CTF-150

<sup>1</sup> Forces Armées de la zone sud de l'océan Indien

et de la mission européenne EUNAVFOR ATALANTA, qui contribuent à la lutte contre le trafic de stupéfiants dans l'océan Indien. Au-delà de cette lutte contre la criminalité transnationale en haute mer, un autre trafic plus localisé mobilise l'État. Si La Réunion n'est pas identifiée comme un foyer de consommation important (hors cannabis de production locale, le zamal), la production locale a tendance à s'exporter vers l'île Maurice. Cet export entraîne un trafic par voie maritime organisé en direction de l'île Maurice qui entraîne l'ensemble des acteurs de l'État luttant contre la criminalité organisée et le trafic de stupéfiants à se structurer pour apporter une réponse répressive adéquate.

### **Pêche illégale, non-déclarée, non-réglémentée (INN)**

La préservation des ressources marines et la lutte contre la pêche illicite dans la zone sud de l'océan Indien sont des enjeux cruciaux de la région, 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 de l'océan, en particulier dans des écosystèmes endémiques comme ceux des îles Éparses. Si les ZEE des Terres australes font l'objet d'une vigilance toute particulière depuis plusieurs décennies, la situation dans les îles Éparses est une priorité gouvernementale, la zone étant la cible d'incursions de pêcheurs artisanaux

de la région. Pour faire face à ce défi, la France déploie très régulièrement des navires d'État dans la région, constituant ainsi la première ligne de défense contre la pêche illégale. Ils jouent ainsi un rôle crucial dans la protection des ressources marines et dans la préservation des intérêts souverains de la France dans cette zone maritime.

### **Protection de l'environnement**

La ZMSOI abrite une biodiversité unique et fragile, comprenant de nombreuses espèces marines rares et menacées. La création d'aires marines protégées (AMP) vise à préserver ces écosystèmes vulnérables en limitant les pressions liées aux activités humaines préjudiciables, comme la pêche excessive, le dérangement d'espèces, la destruction d'habitats ou encore la pollution. La zone concentre déjà près de 50% des aires marines protégées françaises, un engagement important en faveur de la conservation de la nature et de la durabilité des ressources marines. La création de zones de protections fortes (ZPF) dans la réserve naturelle nationale des Glorieuses et dans celle des Terres australes françaises place davantage encore la zone maritime sud de l'océan Indien comme une vitrine de la Stratégie nationale aires protégées. La surveillance de ces vastes zones marines et le contrôle du respect des réglementations environnementales demeurent un défi pour l'ensemble des administrations et pour les autorités judiciaires.



Analyse du CRFIM<sup>1</sup> – Madagascar

La région de l'océan Indien occidental reste particulièrement sensible aux évolutions des crises et des conflits du nord de la zone, autour du détroit d'Ormuz ainsi qu'au Yémen. Le ciblage des

navires de commerce d'intérêts israéliens par la milice houtie en mer Rouge, consécutif à la guerre entre l'État hébreux et le Hamas dans la bande de Gaza, constitue le fait marquant de cette année avec l'arraisonnement spectaculaire du MV GALAXY LEADER le 19 novembre 2023. Les implications de ce phénomène sont potentiellement nombreuses à la fois pour le secteur du commerce maritime et les États côtiers qui doivent désormais sérieusement envisager et se préparer à une augmentation très significative de la circulation maritime sur l'axe du détroit de la Sonde au Cap de bonne Espérance et dans le canal du Mozambique en cas de dégradation sécuritaire sensible sur l'un ou l'autre des trois points stratégiques de la zone nord océan indien : Canal de Suez, détroit de Bab-el-Mandeb, détroit d'Hormuz.

### Le trafic de stupéfiants

Ce type de trafic est tout d'abord en voie de mutation pour l'océan Indien Occidental. Il s'articulait traditionnellement autour de la résine de cannabis (haschisch) et de l'héroïne. Le régime taliban de retour au pouvoir en Afghanistan semble avoir mis en place une politique effective d'éradication de la culture du pavot. Comme dans d'autres pays de la région, la consommation d'héroïne semble être devenu un problème de santé publique en Afghanistan avec une estimation de 4% de la population qui serait

touchée par ce fléau. Sur le terrain, il est observé une diminution très significative des saisies d'héroïne qui ne seraient d'ailleurs plus constituées que par des stocks accumulés préalablement tant les surfaces cultivables dédiées au pavot ont été réduites. En revanche les saisies de méthamphétamine poursuivent leur constante progression. Outre des quantités saisies qui augmentent régulièrement depuis 2019, la présence de méthamphétamine se généralise dans la région et notamment dans la région sud-ouest alors qu'elle se limitait auparavant aux zones d'expéditions (Mer d'Arabie / Golfe d'Oman) et de réception (côte orientale de l'Afrique). La méthamphétamine étant également originaire d'Afghanistan, la question se pose de savoir pourquoi le régime Taliban se focalise sur la lutte contre le pavot et l'héroïne tout en laissant prospérer la culture de l'éphédra et la production de drogue de synthèse.

### L'immigration clandestine

Les principaux flux migratoires maritimes de la région se situent sur les axes Corne de l'Afrique - Péninsule arabo-persique, Anjouan - Mayotte - Nosy-Be, sous-continent indien - Péninsule arabo-persique et Sri Lanka - Réunion. Une attention plus particulière sera apportée dans le prochains mois à la caractérisation du flux entre la côte Est-Africaine et l'archipel des Comores dont la connaissance reste parcellaire alors qu'il alimente potentiellement l'ensemble du bassin sud-ouest de l'océan Indien principalement en provenance de la région des grands lacs.

## La pêche illégale, non-déclarée et non-règlementée

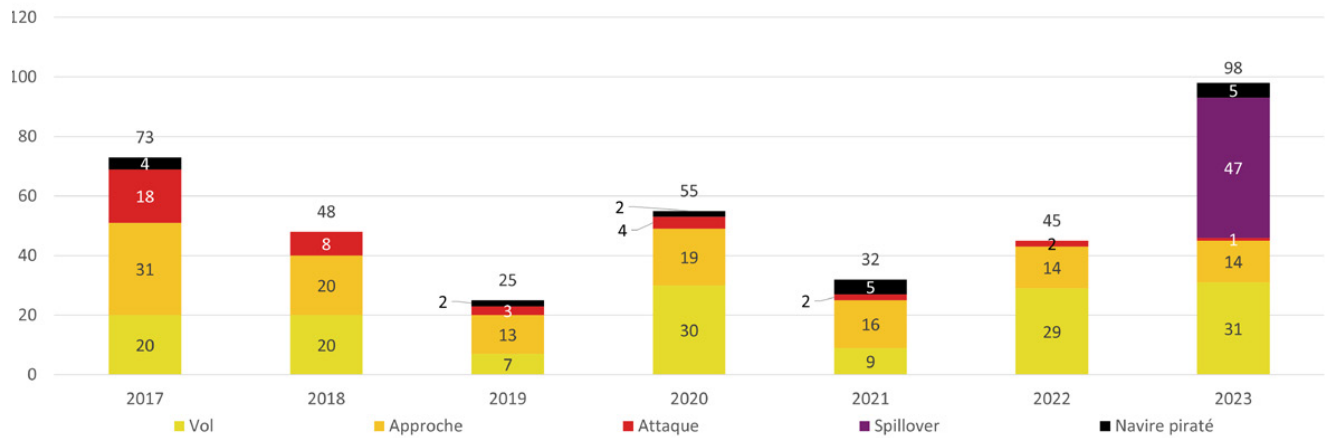
Cette menace se caractérise par son caractère multiple : « infractions diverses relatives à la réglementation sur la pêche, braconnage ou pêche non autorisée, activités qui se déroulent dans des zones maritimes disputées entre États ». Par ailleurs, l'activité des flottes distantes en haute mer se concentre principalement au large de la Somalie. Pour autant, le CRFIM et le CRCO<sup>2</sup> ont mis en évidence des pratiques illicites perpétrées par des navires de pêche sri-lankais (qui opèrent traditionnellement plus à l'Est dans la zone de cogestion conjointe JMA<sup>3</sup>) jusque dans le canal du Mozambique. En effet, lors de l'opération « RIAKA » qui s'est déroulée du 19 au 22 octobre 2023, un navire de ce type a été intercepté par la marine malgache dans ses eaux territoriales avec 3 tonnes de requin à bord. Plus tôt cette année c'est une activité de pêche illégale à l'holothurie dans les eaux territoriales seychelloises qui avait été stoppée lors de l'opération « AUXILLIUM ».

<sup>1</sup> Centre Régional de Fusion de l'Information maritime

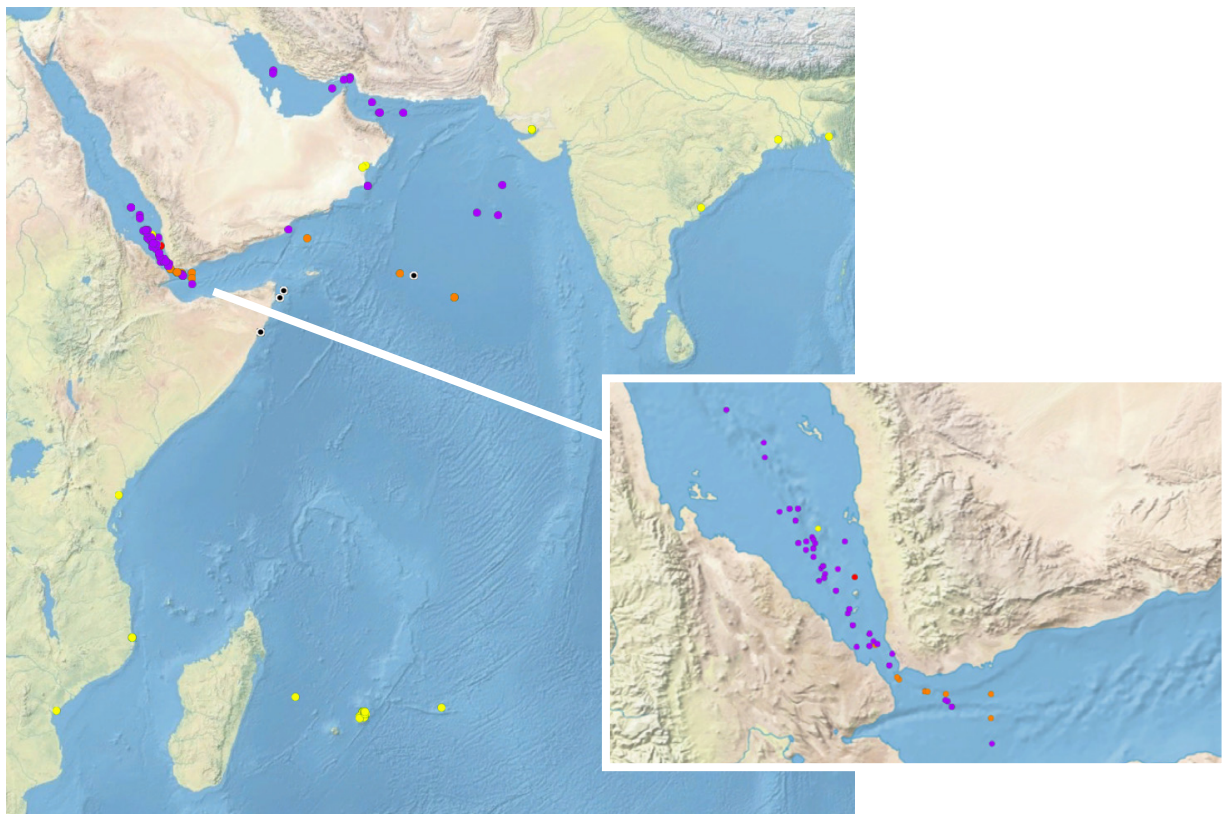
<sup>2</sup> Centre régional de coordination des opérations

<sup>3</sup> Joint Management Area

## Océan Indien - nombre d'événements



## Cartographie des événements



Pour des raisons éditoriales, la contribution des centres (IFC IOR, CRFIM) a été arrêtée au 19 novembre 2023



# Asie du Sud-Est & Pacifique







# 5.1

## ANALYSE GÉNÉRALE

Les actes de brigandage et en particulier les vols restent la menace la plus courante pour le shipping dans la zone Asie du Sud-Est et Pacifique. L'épicentre de ce phénomène reste la zone des détroits de Singapour et Malacca.

Cependant, la zone connaît également d'autres risques pour la navigation.

La menace de terrorisme maritime, notamment en mer de Sulu-Célèbes, reste latente, malgré la diminution du niveau de risque de « faible » à « modéré » pour la zone en 2023.

La montée des tensions en mer de Chine méridionale et aux alentours de Taïwan pose également des problèmes de sûreté, avec des conflits locaux qui peuvent affecter le passage des navires dans la région, par le biais de blocus et de contrôles.

La région et son fort transit facilitent également des trafics divers. Le transbordement illégal de fuel et la contrebande sont des indicateurs d'une zone de contournement des diverses sanctions qui fait grimper les prix.

Malgré les efforts et les contrôles des autorités locales, la pauvreté et la nécessité poussent les populations locales à la pêche illégale

### Analyse de l'IFC<sup>1</sup> Singapour



Le centre de fusion de l'information (IFC) de Singapour a observé une augmentation globale des incidents MARSEC signalés en 2023 par rapport aux années précédentes. Il convient de noter que quatre

des huit catégories MARSEC<sup>2</sup> suivies par l'IFC ont enregistré une augmentation du nombre d'incidents. Les observations relatives aux deux catégories<sup>3</sup> MARSEC suivantes méritent d'être soulignées.

Le nombre d'incidents de vol, de vol qualifié et de piraterie en mer (TRAPS) signalés en 2023 a augmenté de 28 % par rapport à 2022. Néanmoins, les reports de blessés parmi les membres d'équipage dans la zone d'intérêt de l'IFC restent faibles (10 % des incidents), et le mode opératoire observé des auteurs est largement conforme à celui de la petite délinquance, la plupart des auteurs s'enfuyant dès qu'ils sont aperçus. Il convient de noter qu'un incident s'est produit dans le détroit de

Malacca en octobre 2023, au cours duquel le capitaine du navire a été poignardé et a reçu une assistance médicale à Singapour<sup>4</sup>. Le détroit de Singapour reste la principale zone de préoccupation dans la zone d'intérêt de l'IFC ; il convient de noter une augmentation des incidents TRAPS dans le Phillip Channel<sup>5</sup> depuis la fin de l'année 2022<sup>6</sup>.

Les autorités régionales ont également intensifié leurs efforts d'application de la loi dans le détroit. En octobre 2023, les autorités indonésiennes ont mené des opérations terrestres et arrêté trois malfaiteurs soupçonnés de faire partie d'un groupe plus important d'autochtones responsables d'incidents récents dans le détroit de Singapour ; les enquêtes ont révélé que les malfaiteurs sont devenus plus habiles sur le plan technologique, acquérant des informations sur les navires marchands par le biais d'applications en ligne afin d'identifier des cibles appropriées<sup>7</sup>, augmentant ainsi leur taux de réussite.

Si le nombre d'incidents liés à la contrebande a légèrement diminué par rapport à 2022, le volume et la valeur des marchandises illicites transitant par la zone d'intérêt de l'IFC ont augmenté de manière significative. Les trois principales marchandises de contrebande sont (1) les produits domestiques<sup>8</sup>, principalement en Asie du Sud-Est, en Chine et à Hong Kong ; (2) les drogues (principalement la méthamphétamine)<sup>9</sup>. Pour cette dernière catégorie, le nombre d'incidents a diminué mais les quantités saisies ont augmenté de manière significative<sup>10</sup> ; et (3) le carburant, principalement en Malaisie et dans les pays voisins, avec des incidents occasionnels impliquant des saisies de plus grandes quantités de pétrole illicite par les autorités chinoises et indonésiennes. Les facteurs probables sont (1) les conflits en cours en Ukraine et Russie et au Moyen-Orient qui ont un impact sur l'économie mondiale, perturbant les chaînes d'approvisionnement et contribuant à la hausse des prix des produits domestiques et des carburants, ce qui rend la contrebande plus lucrative ; et (2) l'instabilité géopolitique persistante dans les régions du Croissant d'or et du Triangle d'or. Cela se traduit par de plus grandes quantités de méthamphétamine en contrebande dans

la zone d'intérêt de l'IFC. Le nombre total d'incidents MARSEC enregistrés dans cette zone a augmenté d'une année sur l'autre, mais cela ne reflète pas nécessairement une aggravation de la situation - les chiffres à eux seuls ne disent pas tout. Les efforts accrus des autorités régionales en matière d'application de la loi (conduisant à des détections/arrestations) et la volonté de la communauté maritime de signaler les incidents (résultat d'efforts d'engagement réguliers) sont également des facteurs clés qui ont contribué à accélérer les réponses, à sauver davantage de vies et qui doivent être encouragés. L'IFC et ses partenaires restent déterminés à impliquer la communauté maritime et à partager des informations opportunes et précises afin de parvenir à des mers sûres et sécurisées pour tous.

**L'IFC publiera son bilan annuel de 2023 en janvier 2024. Celui-ci donnera les détails et une meilleure compréhension des incidents dans les huit catégories MARSEC de leur zone d'intérêt. Restez à l'affût !**

<sup>1</sup> Information Fusion Centre

<sup>2</sup> Maritime Security

<sup>3</sup> L'IFC se concentre sur les huit catégories MARSEC suivantes : (1) vol, vol qualifié et piraterie en mer, (2) terrorisme maritime, (3) incidents maritimes, (4) pêche illicite, non déclarée et non réglementée, (5) contrebande, (6) migration humaine irrégulière, (7) sécurité environnementale et (8) cybersécurité. En 2023, les rapports sur la contrebande et la migration humaine irrégulière ont légèrement diminué, le nombre d'incidents maritimes reste similaire à celui de 2022 et il n'y a pas eu de rapport sur le terrorisme maritime cette année.

<sup>4</sup> Le capitaine du navire s'est depuis remis de sa blessure et a quitté l'hôpital.

<sup>5</sup> Il s'agit de la voie est du dispositif de séparation de trafic à l'extrémité ouest du détroit de Singapour. Les navires marchands réduisent généralement leur vitesse de manière significative lorsqu'ils changent de cap dans le Phillip Channel, ce qui les rend plus susceptibles d'être abordés. La zone est également une zone de pêche traditionnelle, ce qui permet aux auteurs potentiels de se fondre dans les nombreuses concentrations de pêcheurs pour éviter d'être repérés.

<sup>6</sup> 33 incidents ont été enregistrés dans le canal de Phillip en 2023, contre 20 en 2022 et trois en 2021. Les autres points chauds du détroit de Singapour sont les eaux au large des îles Batam et Bintan, et au large de Pengerang et Tanjung Piiai.

<sup>7</sup> Les pétroliers, les vraquiers, les remorqueurs et les barges restent les types de navires les plus ciblés en raison de leur faible franc-bord et de leur vitesse réduite.

<sup>8</sup> La contrebande de produits nationaux concerne principalement la viande congelée, l'huile de cuisson et l'alcool.

<sup>9</sup> La méthamphétamine ou ses dérivés (y compris le Yaba - la « médecine folle » de l'Asie de l'Est) dans l'ensemble de la zone d'intérêt de l'IFC et provenant d'un certain nombre de régions telles que le Triangle d'Or de l'Asie du Sud-Est, le Croissant d'Or de l'Asie du Sud, l'Amérique du Nord, l'Amérique centrale, l'Amérique du Nord et l'Afrique.

<sup>10</sup> La quantité moyenne saisie en 2023 est de 200 kg, soit le double de la quantité saisie en 2022.

## 5.2

### PIRATERIE ET BRIGANDAGE

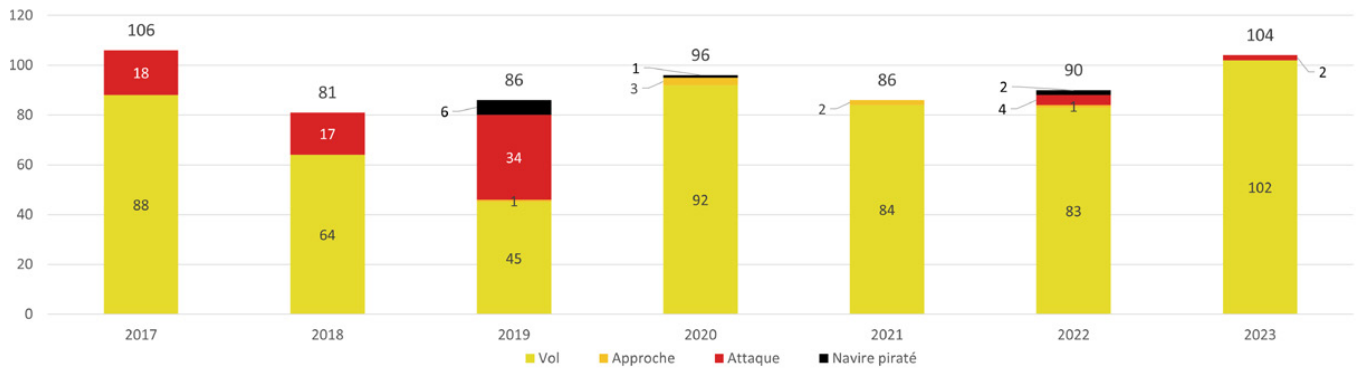
Le brigandage en mer demeure la menace de sûreté maritime la plus répandue dans la zone. Il concerne principalement le détroit de Singapour mais aussi l'Indonésie (principalement l'île de Sumatra, mais on remarque quelques incidents sur l'île de Java) et dans une moindre mesure les Philippines.

Au-delà du détroit de Singapour, certains ports concentrent une activité criminelle moins importante, mais qui peut constituer un risque pour les navires en transit. Les ports de Belawan, Ho-Chi-Minh, Dumai et Manille concentrent chacun plusieurs incidents au cours de l'année. Les vols et braquages sont menés principalement sur des gros navires (tankers, vraquiers, porte-conteneurs, barges...), de nuit et comptent des armes pour près de 40% des incidents. Ces dernières sont utilisées principalement pour l'intimidation, mais peuvent mener à des menaces ou violences.

#### Carte générale des événements



## Nombre d'événements



## 5.3 DÉTROIT DE SINGAPOUR

Point majeur de focalisation des actes de brigandage en Asie du Sud-Est, les vols ou tentatives de vol y sont majoritairement réalisés de nuit à l'aide de sampans par 4 à 6 brigands. Ce sont les pièces de rechange et les consommables du navire qui sont visés par les voleurs.

Ces actions ont lieu majoritairement lorsque le navire fait route dans les dispositifs de séparation de trafic (DST). On enregistre peu de cas au mouillage ou à quai.

Les navires les plus touchés sont les vraquiers, les remorqueurs avec barges tractées et les pétroliers.

Le nombre des incidents est stable par rapport à l'année dernière, en revanche, la présence d'armes blanches est en nette augmentation chez les voleurs.

Malgré la présence plus fréquente de ces armes, les actes de violence et les blessés parmi les membres d'équipage restent exceptionnels.

### Carte des événements



## 5.4

## PACIFIQUE

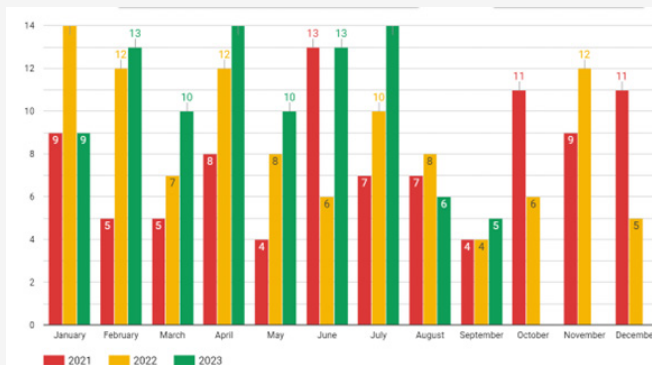
« Le détroit de Singapour et l'est du détroit de Malacca ont concentré en 2023 la majeure partie des actes de brigandage maritime ou de piraterie, avec un décalage vers l'ouest par rapport à 2022. Les vraquiers constituent la cible principale des brigands, comptant pour plus de 50% des actes réalisés. »

Analyse de l'état-major ALPACI<sup>1</sup>

Les phénomènes de piraterie maritime, au sens de la CNUDM<sup>2</sup> c'est-à-dire hors eaux territoriales des États de la région, d'une part, et le terrorisme maritime d'autre part, ne font pas peser de menace particulière à la sûreté maritime dans la région. En revanche, le brigandage en mer continue d'affecter l'industrie maritime dans un certain nombre de hot spots, au premier rang desquels figure le détroit de Singapour. Le volume d'incidents de ce type est en augmentation par rapport à 2020, 2021 et 2022. Une étude<sup>3</sup> a montré comment la pandémie de Covid-19 a pu contribuer à cette hausse significative, soutenue par d'autres facteurs catalyseurs tels que l'opportunisme lié à des conditions économiques dégradées. Par ailleurs, les actions coercitives menées par les États riverains manquent encore d'efficacité. Les effets de l'arrestation en fin d'année de membres d'un groupe de pirates sur l'île de Karimun doivent encore être analysés. Les perspectives pour 2024 sont à ce stade similaires à celles observées en 2023. La région voit le phénomène de transferts, au mouillage, de pétrole entre bâtiments, en contournement des sanctions appliquées à certains pays producteurs (Iran, Venezuela et, maintenant, Russie) se préciser, avec quelques cas officiellement reportés et réprimés en Asie du Sud-Est.

## Asie du Sud-Est

Comme en 2022, aucun acte de terrorisme n'a été



reporté en 2023 en Asie du Sud-Est, confirmant le fait que cette menace reste peu probable, notamment grâce aux actions coordonnées menées dans le cadre de la coopération trilatérale entre l'Indonésie, la Malaisie et les Philippines, ainsi que les programmes de réinsertion des combattants du Groupe Abu Sayyaf menés en parallèle. Les autorités philippines ont revu à la baisse leur évaluation de la menace en mers de Sulu et des Célèbes et les autorités malaisiennes ont envisagé une adaptation des mesures de couvre-feu dans l'État de Sabah. La communauté maritime navigant dans la région doit cependant rester vigilante.

<sup>1</sup> Amiral commandant les forces maritimes de l'océan Pacifique

<sup>2</sup> Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

<sup>3</sup> The Impact of Covid-19 on Maritime Piracy in the Singapore Strait: A Routine Activity Theory Analysis par Dhiyaul Aulia Huda et Jade Lindley

Le détroit de Singapour et l'est du détroit de Malacca ont concentré en 2023 la majeure partie des actes de brigandage maritime ou de piraterie, avec un décalage vers l'ouest par rapport à 2022. Avec plus de 60 incidents reportés dans le détroit sur l'année, les chiffres sont en augmentation de près de 20%.

La répartition géographique est cependant singulièrement différente de celle observée dans les années précédentes, avec une forte augmentation du nombre d'incidents dans l'ouest du détroit, en particulier dans Phillip Channel. Ainsi, 43 incidents divers ont été reportés au nord et à l'est de l'île de Karimun, Indonésie, ainsi qu'à l'extrême est du détroit de Malacca. Le reste des incidents est majoritairement intervenu au nord des îles de Batam et Bintan, Indonésie, avec 21 incidents.

### **Une arrestation de trois pirates indonésiens au mois d'octobre qui porte un coup au phénomène.**

Le 7 octobre, le gouvernement malaisien a notifié au gouvernement indonésien qu'il avait secouru cinq pêcheurs indonésiens au large de Tanjung Piai, Johor, dans la partie ouest du détroit de Singapour, après que leur navire « se soit brisé et ait été emporté par le courant ». Le 30 octobre, les autorités malaisiennes ont transféré les cinq « pêcheurs », tels qu'initialement identifiés, vers les autorités indonésiennes. Le 31 octobre, ces dernières sont parvenues à la conclusion que ces pêcheurs étaient en fait des « pirates » alors que ces derniers avaient été relâchés. Trois de ces pirates ont par la suite été arrêtés dans le village de Pongkar, sur l'île de Karimun, dans la province des îles Riau, tandis que les deux autres s'étaient échappés. Les autorités indonésiennes ont par la suite indiqué que les membres de ce groupe opéraient depuis l'île de Karimun avec un bateau rapide en location, entre 2000 et 2023. Ils avaient ainsi commis au moins 10 actes de piraterie et brigandage dans les détroits de Malacca et Singapour en 2023. Le mode d'action utilisé consistait en un ciblage des navires empruntant le détroit à l'aide d'une application téléphonique pour obtenir les informations de vitesse et de destination, le nom, la cargaison et le pavillon. Les bâtiments ciblés battaient pavillon étranger (non indonésien), en route à 12 nœuds ou moins, et les pirates, en groupes de 4, utilisaient des cordages spécifiques pour

l'abordage, avec un membre de l'équipe restant à bord de l'embarcation le long du bâtiment abordé. Les opérations d'abordage avaient généralement lieu entre 20h et 22h. La cargaison ciblée était constituée majoritairement de pièces de rechange de valeur, amenées ensuite à terre puis envoyées vers des acheteurs par service de livraison express.

Les vraquiers constituent la cible principale des brigands, comptant pour plus de 50% des actes réalisés. Ceux-ci restent majoritairement commis de nuit à l'aide de sampans, particulièrement répandues dans le détroit, par 4 à 6 brigands, parfois armés. Ces attaques s'accompagnent rarement de violence même si des armes peuvent parfois être observées. Les actes ciblant des remorqueurs de barges à métaux usagés perpétrés par un nombre plus important de brigands ont été plus rares en 2023.

Les mouillages de Belawan et de Dumai, en Indonésie, ont constitué une zone secondaire présentant des risques, avec 11 incidents reportés au total (5 à Belawan, 6 à Dumai), comme celui de Manille, avec 10 incidents pour l'année, ce qui constitue un retour à la tendance de 2021, alors que 2022 avait été calme pour les Philippines.

De manière générale, le nombre d'incidents dans les eaux indonésiennes, philippines et vietnamiennes restent à un niveau faible par rapport aux tendances observées dans le détroit de Singapour et, dans une moindre mesure, dans celui de Malacca.

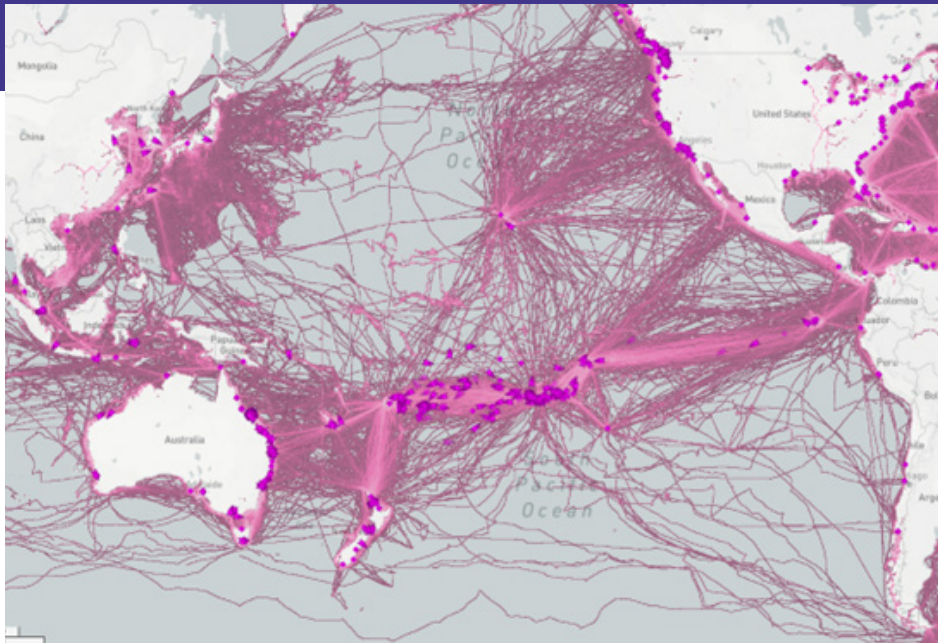
### **Asie du Nord-Est**

La pêche illégale chinoise, dans des eaux qui ne lui sont normalement pas ouvertes, conformément à la CNUDM, constitue une certaine menace, contre laquelle notamment la Corée du Sud et les autorités taiwanaises continuent d'œuvrer. Des récentes saisies de drogues à Taïwan laissent penser qu'une partie du trafic pourrait passer par des pêcheurs chinois. Enfin les autorités chinoises se sont montrées particulièrement assertives vis-à-vis de Taïwan par la conduite d'activités militaires soutenues, mais également par des contrôles de la navigation commerciale entre l'île et la Chine continentale.

## Pacifique Sud

Cette région du monde, singulièrement le quadrant Sud-Est « à droite du méridien 180 et sous l'équateur », reste relativement épargnée par les soubresauts géopolitiques qui agitent l'Indopacifique depuis quelques années. Cela ne l'empêche pas d'être un point d'intérêt pour les armements et les sociétés, en raison justement de sa relative quiétude et des débouchés économiques (notamment Australie et Nouvelle-Zélande). Des projets de pose de câble sont révélateurs de la volonté des nations ou des GAFAM 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 ».

Trafic maritime observé sur un an  
Source : Centre de fusion de l'information maritime de PF



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 narcotraffic transocéanique (de l'Amérique latine vers l'Océanie en suivant les alizés) et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), qui crée un manque à gagner important pour les États côtiers et peut menacer l'intégrité et l'efficacité des administrations maritimes concernées (corruption, achat de licences sans contrôle...).

Par ailleurs, la rivalité entre Chine et États-Unis s'y manifeste également alors que chaque partie tente de gagner le maximum d'États insulaires dans son « camp ». Bien que cette confrontation soit transparente pour le shipping, il peut être intéressant pour les équipages de dresser l'oreille aux éléments d'ambiance et de reporter les évolutions constatées (niveau de sécurité, constructions, ambiance générale...).



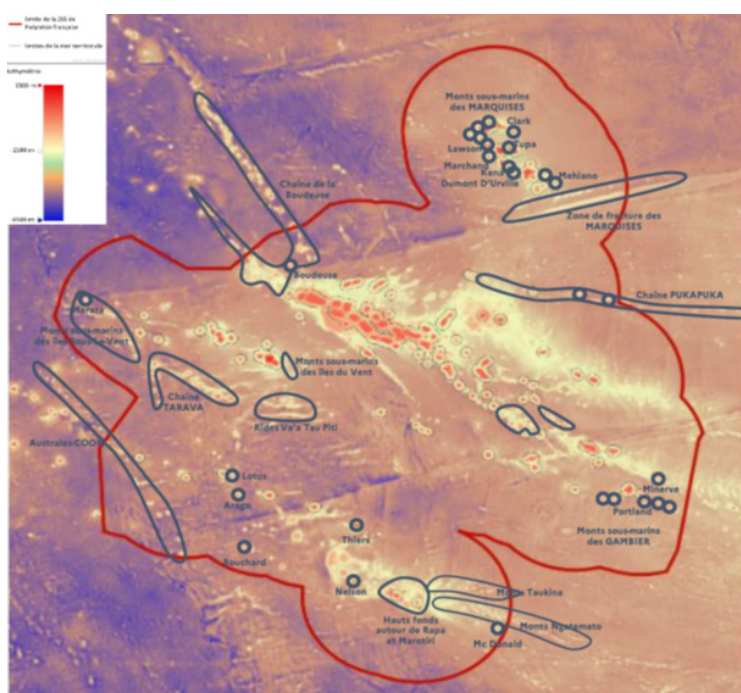




Une autre ligne de fracture régionale se construit autour des États pour ou contre le « deep sea mining ». Avec des perspectives de premiers prélèvements depuis les plaines abyssales d'ici 2028 voire 2026, l'appât du gain que constitueront les navires de forage (et leur feeders) peut être de nature à créer un risque de piraterie/brigandage, compte tenu de la faiblesse relative des États côtiers en termes de moyens de police en mer. 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.

Enfin, on notera plusieurs cyberattaques contre des navires et infrastructures portuaires (octobre 2023, Australie). S'agissant des intérêts nationaux, la recrudescence des tentatives d'intrusion peut notamment s'expliquer par la prochaine tenue des Jeux Olympiques, dont une partie des épreuves se tiendra dans le Pacifique.

En termes de sécurité maritime, suite à de nombreux échouements en Polynésie française dans l'archipel des Tuamotu, des voies maritimes recommandées ont été dessinées, en vue de proposer le chemin le plus droit pour le trafic commercial. Suivies localement par le JRCC Tahiti (Joint Rescue Coordination Centre), elles n'ont pas encore de caractère obligatoire pour les navires tant que l'instruction par l'OMI n'est pas achevée.



Fonds marins en ZEE PF  
Source : IFREMER

## Pacifique Nord-Est

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 doute depuis les Forces armées en Polynésie Française.

*« La Nouvelle-Calédonie exerce de nombreuses compétences : 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. »*

## Analyse de l'état-major FANC<sup>1</sup>



### **Note du commandant de la zone maritime Nouvelle Calédonie**

« En Océanie, les enjeux de sûreté et sécurité maritime sont abordés à travers des échanges

et des coopérations de plus en plus développés. Ainsi en mars 2023 nous avons organisé à Nouméa le séminaire annuel sur la sécurité maritime et les enjeux environnementaux dans le Pacifique. Rassemblant 13 États et 5 organisations régionales, nous avons pu partager nos retours d'expérience pour répondre plus efficacement aux défis de la zone. L'outil IORIS qui vient d'être déployé en Nouvelle Calédonie par le projet CRIMARIO II permettra de structurer encore mieux notre coopération régionale. »

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 États insulaires du Pacifique. Elle est traversée à l'ouest par un trafic commercial entre l'Asie et les grands ports australiens et néo-zélandais, via la mer de Bismarck qui borde la Papouasie Nouvelle Guinée. 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 Nouméa dont le terminal est de nouveau très fréquenté. L'activité de pêche aux thonidés y est permanente, au sud comme 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 associées<sup>1</sup> 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 thonidés sont 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 16 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 États 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 dans les poches de haute mer. La France avec les autres membres du Pacific-QUAD<sup>2</sup> s'y associe 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.

De mai à août 2023, l'opération NASSE du P-QUAD a permis l'inspection de plus de 20 navires de pêche en haute mer, dont 10 par les Forces armées en Nouvelle Calédonie (FANC), relevant plusieurs dizaines d'infractions à la réglementation WCPFC. Les bâtiments et les aéronefs (Gardians) de surveillance maritime des FANC participent également chaque année aux opérations de la FFA, comme RAI BALANG et KURU KURU.

### Lutte contre les pollutions maritimes

Aux abords de la Nouvelle Calédonie, le risque principal est représenté par les minéraliers et les navires de croisière. Les États voisins sont demandeurs de coopération avec la France dans ce domaine. Un partenariat noué en 2022 avec la National Maritime Safety Authority de Papouasie Nouvelle Guinée a permis de reconduire un exercice conjoint en 2023 à Laé et est appelé à se poursuivre.

### Sauvetage de la vie humaine et assistance aux navires en difficulté

En 2023, le MRCC<sup>3</sup> de Nouméa s'est transformé en Centre opérationnel de surveillance et de sauvetage de Nouvelle-Calédonie (COSS NC), conduisant désormais des missions de surveillance de la navigation et des pollutions en plus des missions de recherche et de sauvetage. Le COSS intervient dans une région de recherche et de sauvetage de 2,4 millions de km<sup>2</sup> comprenant les eaux du Vanuatu. Le RCC Fidji a la responsabilité des eaux bordant Wallis et Futuna. L'activité du COSS NC en 2023 est en augmentation par rapport à 2022, traduisant un plus grand nombre d'événements liés à la croisière ou à la plaisance, mais aussi une meilleure connaissance de son rôle par les Calédoniens.

### Ordre public en mer

Les eaux du lagon calédonien et de certaines baies ont été émaillées d'incidents d'ordre public en mer en 2023. Des tensions entre plaisanciers ou activités de loisirs en mer et autorités coutumières ont nécessité des déploiements dédiés de la vedette de Gendarmerie maritime. La plupart de ces accrochages 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.

### 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 : 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 État et collectivités de Nouvelle Calédonie dans les domaines de la gestion de crise ou de la protection de l'environnement.

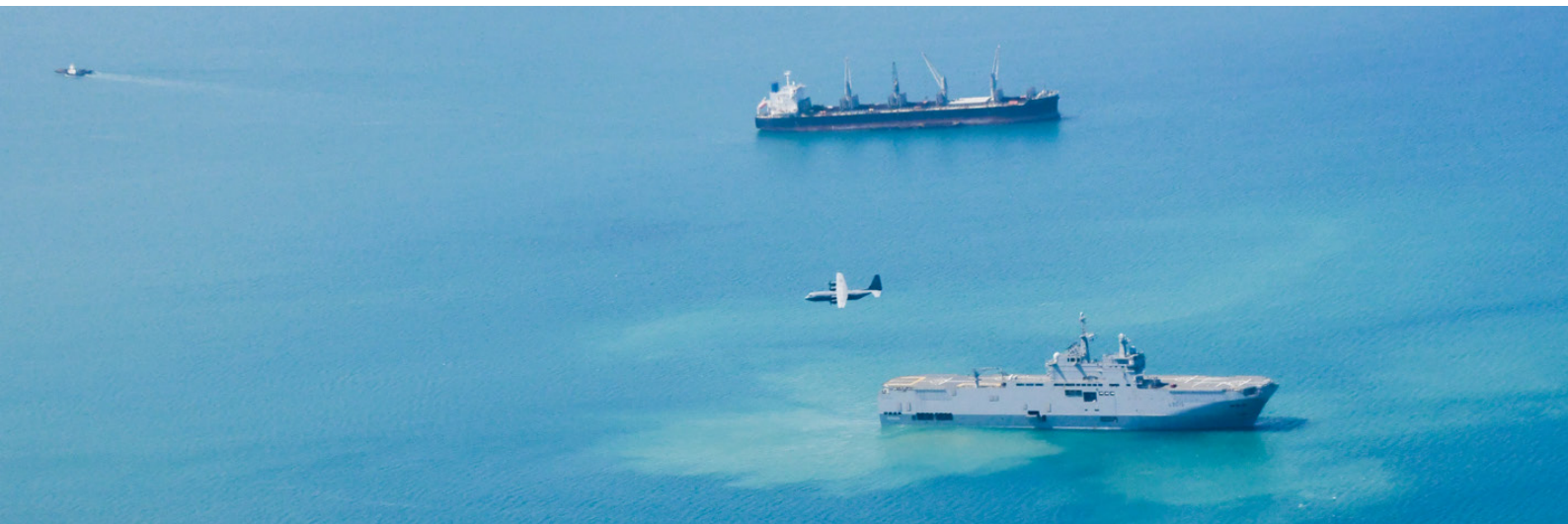
C'est ainsi que le Centre de fusion de l'information maritime de Nouvelle Calédonie (CFIM-NC) qui dépend du commandant de zone maritime est désormais partenaire du Service du parc naturel marin de la mer de Corail (Gouvernement de NC) pour surveiller la ZEE calédonienne au moyen d'outils performants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

<sup>1</sup> Forces Armées en Nouvelle-Calédonie

<sup>2</sup> 2.000 km séparent Nouméa de Wallis.

<sup>3</sup> Forum des forces armées d'Australie, des États-Unis, de la France et de la Nouvelle-Zélande, dédié à la sécurité maritime en Océanie au profit des EIP

<sup>4</sup> Maritime Rescue Coordination Centre



# Europe

# 6





# 6.1

## ANALYSE GÉNÉRALE

La zone Europe comprend l'Atlantique Nord et la Baltique, la zone Manche - Mer du Nord, la Méditerranée et la mer Noire. Hormis pour cette dernière, elle est principalement l'objet de problématiques de flux migratoires et de trafics de drogue qui ne faiblissent pas.

Cependant depuis quelques mois, ce sont surtout les débordements de conflits terrestres en mer et leur impact sur le shipping international qui focalisent l'attention.

Le conflit persistant ukrainien et la reprise des hostilités entre Israël et le Hamas sont les principales sources de crainte pour l'industrie maritime en 2023.

La zone de mouillage autour de Sulina, à l'embouchure du Danube, a été le théâtre de plusieurs explosions de mines. Les ports de Sébastopol, Odessa et certaines infrastructures portuaires civiles sur le Danube continuent de constituer des cibles prioritaires pour des frappes de drones et de missiles des belligérants.

Le MICA Center continue de travailler avec les armateurs français sur un document de sensibilisation à la menace mines, afin de répondre aux questions de l'industrie face à l'évolution de ces situations de navigation. Parallèlement, au travers de son dispositif de coopération navale volontaire, des échanges avec nos partenaires sur la situation sécuritaire dans les ports et aux abords de la zone de conflit permettent un éclairage de terrain et complètent la vision des états-majors.



Les problématiques de migration illégales continuent à affecter la navigation commerciale et faire peser un risque sécuritaire en Méditerranée. Certains événements SOLAS<sup>1</sup> dans certaines zones sensibles pourraient se transformer en incidents de sûreté, allant jusqu'à des menaces contre les équipages comme observé récemment en Atlantique, au large du Maroc.

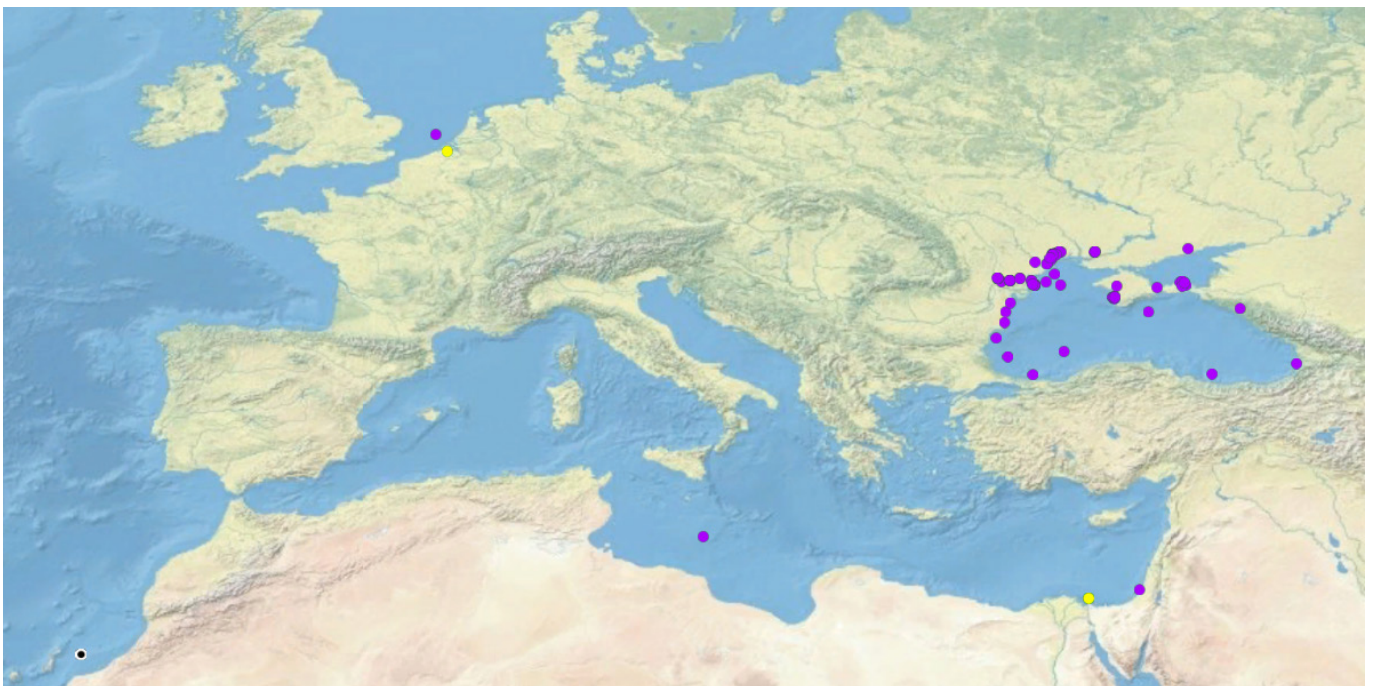
Ces problématiques, en Méditerranée, sont exacerbées par le conflit en Israël et les déplacements de population qui en découlent. Même sans être victimes directement d'incidents, certains des ports comme le terminal pétrolier d'Ashkelon, ont été partiellement fermés pour éviter les incidents, et d'autres comme Ashdod ont subi des délais d'attente augmentés suite aux premières attaques.

Pour, la façade maritime Atlantique (hors golfe de Guinée), les conséquences de la guerre en Ukraine se font sentir, avec une présence de la Marine nationale pour défendre la liberté de navigation et les infrastructures de communication dans les passages sensibles de la région.

La zone Manche - mer du Nord, enfin, est une des plus sensibles aux problématiques de migration, avec des transits de plus en plus fréquents et dangereux d'embarcations de fortune. En lien avec la Marine britannique, la France s'attelle également à garantir la sûreté des navires en transit dans la zone, et à limiter l'impact du trafic de narcotiques vers ces points d'entrée en Europe.

<sup>1</sup> Safety Of Life At Sea

## Cartographie des événements



## 6.2

## MÉDITERRANÉE ET MER NOIRE

*« Le trafic maritime commercial, perturbé depuis le début du conflit, a éprouvé de nouvelles difficultés après que l'initiative céréalière de la mer Noire a pris fin, en juillet 2023. » - « En Méditerranée Occidentale, en Méditerranée Orientale et, tout particulièrement, en Méditerranée Centrale, les flux migratoires sont en forte augmentation. »*

Analyse de l'état-major CECMED<sup>1</sup>**Mer Noire et mer d'Azov**

Dans la zone de responsabilité de CECMED, l'année 2023 a été marquée par les répercussions en mer de la guerre en Ukraine.

Au mois d'août, un navire battant pavillon russe a été endommagé par un drone naval alors qu'il se trouvait au mouillage dans le détroit de Kertch.

Le trafic maritime commercial, perturbé depuis le début du conflit, a éprouvé de nouvelles difficultés après que l'initiative céréalière de la mer Noire a pris fin, en juillet 2023. L'annonce des forces armées de la Fédération de Russie de vouloir prendre pour cible tous les navires entrant ou sortant des ports ukrainiens n'a toutefois pas été suivie d'effet. L'incident du KMAX RULER le 9 novembre 2023 est isolé. En effet, il est très probable que les dommages liés à l'impact du missile soient une conséquence collatérale suite au ciblage des infrastructures du port. Aucun incident n'a été signalé dans le golfe d'Odessa et plusieurs navires de commerces ont pu entrer et sortir des ports de l'Ukraine sans être inquiétés.

En début de conflit, pour protéger les approches d'Odessa, les forces ukrainiennes ont mouillé des mines navales, dont certaines sont parties à la dérive. En 2023, 14 mines (contre une vingtaine en 2022) ont été détectées le long des côtes de l'Ukraine, de la Roumanie, de la Turquie et de la Géorgie. Cinq d'entre elles ont été neutralisées.

Le bureau renseignement de CECMED diffuse via le MICA Center, aux compagnies inscrites au programme de Coopération Navale Volontaire (CNV) une lettre d'information sécuritaire « Mer Noire et Méditerranée » qui permet de suivre les évolutions de la situation sécuritaire dans cette zone maritime volatile.

**Méditerranée**

Les effets du conflit en Ukraine restent peu perceptibles dans cette zone maritime confrontée à plusieurs autres problématiques.

En Israël, le conflit contre l'organisation terroriste du Hamas n'a eu, à ce jour, aucun impact sur le trafic maritime commercial en Méditerranée Orientale. Les navires qui opèrent dans les ports israéliens et libanais sont néanmoins exposés à un risque lié aux tirs de roquettes et aux raids aériens.

<sup>1</sup> Commandant En Chef pour la Méditerranée



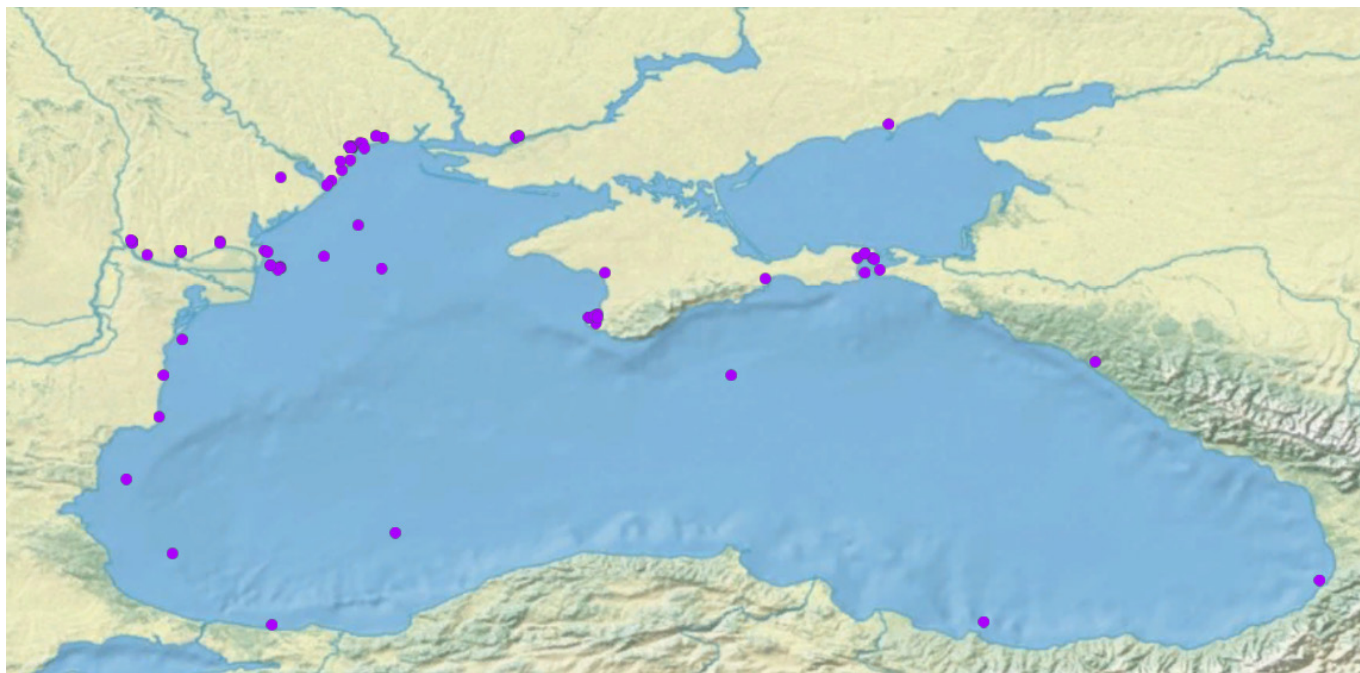
En Libye, aucun cas de détournement d'un navire civil n'a plus été signalé. La milice maritime « LNA Sousse Marine Combat Company » ne semble plus active large de Derna, ville qui, au mois de septembre 2023, a été violemment frappée par la tempête Daniel.

La Méditerranée est l'une des principales voies maritimes utilisée par les narcotrafiquants, qui opèrent principalement en mer d'Alboran et à proximité du détroit de Gibraltar. Divers vecteurs sont employés : des embarcations rapides (Go-Fast) ou bien des navires de plus fort tonnage (navires de plaisance, de pêche ou de commerce) dans une logique de dilution.

En Méditerranée Occidentale, en Méditerranée Orientale et, tout particulièrement, en Méditerranée Centrale, les flux migratoires sont en forte augmentation. Des arrivées massives de migrant sur l'île italienne de Lampedusa ont été fréquemment signalées. Cette hausse devrait se poursuivre, avec de possibles conséquences sur le trafic maritime commercial à proximité des côtes de la Lybie, de la Tunisie et dans le détroit de Gibraltar.

Enfin, le niveau de la menace terroriste reste élevé dans l'ensemble du bassin méditerranéen, et plus particulièrement à l'approche des grands ports ou des passages stratégiques 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 dans cette zone.

## Cartographie des événements - focus sur la mer Noire



## 6.3

## MANCHE ET MER DU NORD

*« Les embarcations utilisées sont de plus en plus précaires et surchargées : 15% environ d'entre-elles font naufrage ou sont contraintes de revenir vers la côte. Les traversées de l'un des rails de navigation les plus denses du monde s'effectuent sans autre moyen d'appel que des téléphones portables, et souvent sans gilet de sauvetage. »*

Analyse de l'état-major COMNORD<sup>1</sup>

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

majeure entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, une zone de pêche convoitée, une concentration de chantiers d'extraction de granulats marins et de projets d'énergies marines renouvelables, ainsi qu'un espace prisé du tourisme et de la plaisance. Elle est aussi une zone où sont implantés des sites industriels stratégiques (centrales nucléaires, grands ports), à proximité d'aires marines protégées qui représentent 38% de la ZEE française pour la zone Manche – mer du Nord. La mer du Nord est, par ailleurs, une zone d'importance majeure de l'approvisionnement en gaz et en hydrocarbures offshore. Cette coactivité doit être régulée sous l'autorité du préfet maritime, été comme

hiver pour garantir tant la sécurité et la coexistence des usages que la prise en compte des nouveaux défis, sans laisser les trafics illicites se développer.

### Émigration

L'émigration illégale vers le Royaume-Uni par petites embarcations est un phénomène durablement installé dans le Pas de Calais, même si une diminution de 30% des tentatives est observée en 2023 grâce à l'action des forces de sécurité, sur les plages et en profondeur (contrôle des voies d'accès, des filières d'approvisionnement de matériel, démantèlement de réseaux, etc.).

Les migrants provenant d'Asie Mineure, du Proche-Orient et d'Afrique de l'Est restent déterminés à rejoindre l'Angleterre et prêts à tenter une traversée à très haut risque dès que la météo est favorable, y compris en hiver.

Les embarcations utilisées sont de plus en plus précaires et surchargées : 15% environ d'entre-elles font naufrage ou sont contraintes de revenir vers la côte. Les traversées de l'un des rails de navigation les plus denses du monde s'effectuent sans autre moyen d'appel que des téléphones portables, et souvent sans gilet de sauvetage.

Confronté au défi du sauvetage de ces vies en mer, l'État français coordonne des moyens qui s'adaptent et s'organisent continûment pour porter assistance aux embarcations en difficulté. En plus des moyens de la SNSM, l'État français met en place un dispositif comprenant en permanence 6 bâtiments et vedettes ainsi que des drones, sous la coordination du CROSS<sup>2</sup> Gris-Nez. En 2023, deux navires, l'ESVAGT CHARLIE et l'APOLLO MOON, ont été affrétés pour compléter les moyens mis à disposition par les différentes administrations de la fonction garde-côtes. Plus de 3600 personnes ont été secourues par ces navires pendant l'année en cours. Huit décès sont malheureusement à déplorer.



### Trafics illicites

La Manche est un lieu de passage pour le trafic de drogue en provenance d'Amérique latine et de la Caraïbe, mais aussi une zone de livraison dans les grands ports français et européens. La cargaison est généralement transportée par containers, et déchargée dans les ports grâce à la complicité d'un réseau à terre.

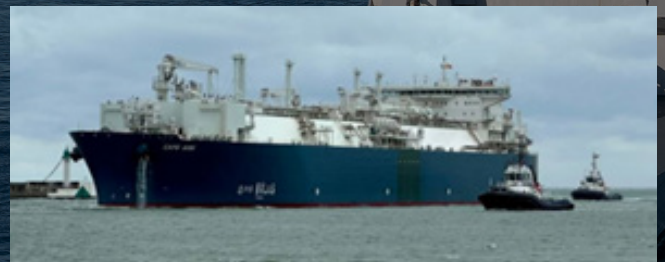
En 2023, l'échouement sur les côtes françaises et britanniques de nombreux ballots contenant des produits stupéfiants a montré que ce trafic était en pleine croissance.

La coopération entre les services spécialisés et les échanges avec les pays riverains de la zone Manche – mer du Nord se développent et commencent à porter leurs fruits.

### Méthaniers

Le navire français Cape Ann, unité de stockage et de regazéification, est amarré depuis le 18 septembre au Havre. L'arrivée de ce bâtiment, sur lequel d'autres méthaniers viennent se connecter pour transférer leur cargaison, offre une nouvelle capacité d'importation de gaz liquide. Cette activité suscite une certaine contestation auprès d'organisations non gouvernementales.

Le Cape Ann à son arrivée au Havre.



### Éolien

Les énergies marines renouvelables sont en phase de développement rapide. Pour la Manche – mer du Nord, six projets, à l'étude ou en cours de réalisation, pourraient être complétés par plusieurs autres, faisant l'objet d'un débat public.

Ces chantiers constituent des obstructions nouvelles, heureusement éloignées des rails de navigation. Les exploitants en organisent la sécurité en phase de construction, avec des moyens dédiés pour limiter les risques induits. La préfecture maritime de la Manche – mer du Nord s'entraîne à coordonner les différents services impliqués comme lors de l'exercice ORSEC maritime<sup>3</sup> NJORD (juin 2023 dans le parc éolien de Fécamp).

<sup>1</sup> Commandant de la zone et de l'arrondissement maritimes de la Manche et de la mer du Nord

<sup>2</sup> Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage

<sup>3</sup> Organisation de la Réponse de Sécurité civile

## 6.4 ATLANTIQUE

*« Les Alliés continuent à déployer d'importants moyens navals et aériens dans la partie orientale du territoire de l'Alliance, en Atlantique Nord-Est et en mer Baltique. Ils contribuent ainsi à la réassurance des partenaires de la région. »*

### Analyse de l'état-major CECLANT<sup>1</sup>



Face à la guerre en Ukraine déclenchée par la Russie il y a presque 2 ans, l'OTAN, rejoint par la Finlande en tant que 31ème membre, a renforcé sa posture dissuasive et défensive. Les

Alliés continuent à déployer d'importants moyens navals et aériens dans la partie orientale du territoire de l'Alliance, en Atlantique Nord-Est et en mer Baltique. Ils contribuent ainsi à la réassurance des partenaires de la région.

La Marine nationale y contribue pleinement à travers de nombreux déploiements en mer du Nord, mer de Norvège et mer Baltique. Les aéronefs et navires français déployés, placés régulièrement sous le commandement de MARCOM<sup>2</sup>, participent à l'appréciation de situation, l'affirmation de la liberté de navigation et la surveillance des infrastructures

énergétiques, ainsi qu'aux exercices majeurs multinationaux et de l'OTAN comme l'exercice annuel de défense collective NORTHERN COASTS qui s'est déroulé en mer Baltique.

Les approches maritimes font aussi l'objet de missions de surveillance, de contrôle et d'intervention concourant à la sécurité et la défense du territoire français, des populations, et des activités maritimes. Certains déploiements s'étendent à des espaces plus lointains à des fins de coopération, d'entraînement et d'anticipation là où la France peut être amenée à protéger ou à intervenir en soutien de nouvelles activités, comme ce navire de croisière polaire français au large du Groenland en entraînement de remorquage.

Enfin, la Marine nationale poursuit le développement de nouvelles capacités d'intervention sur les fonds marins.

<sup>1</sup> Commandant En Chef pour l'Atlantique

<sup>2</sup> Allied Maritime Command – Commandement maritime de l'OTAN basé à Northwood (UK)



## TYPES D'ÉVÉNEMENTS RECENSÉS DANS LES ANNEXES DU BILAN DU MICA CENTER

### *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.).

### *Fausse alarme/ activité irrégulière*

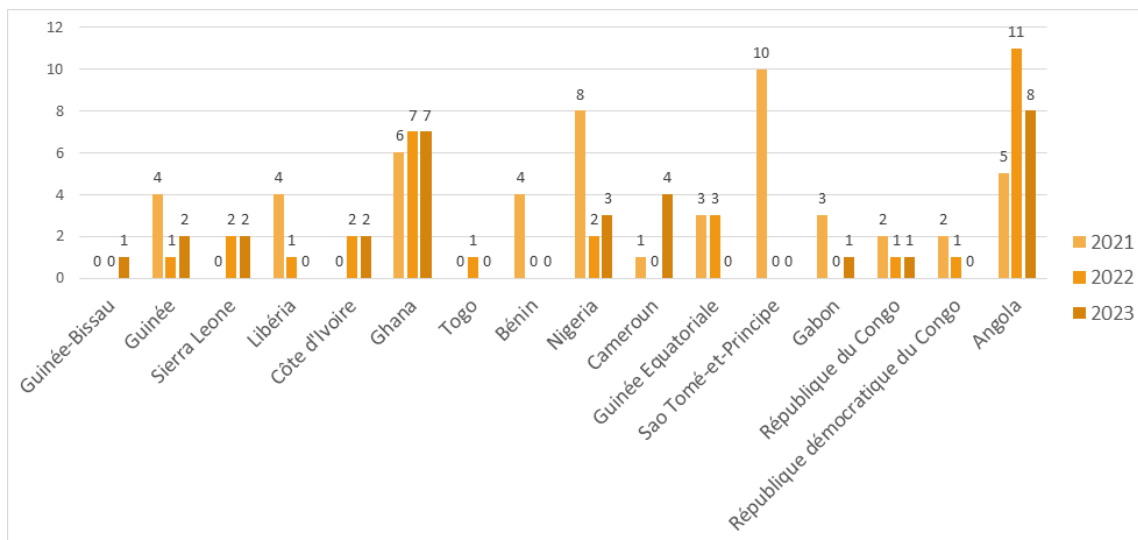
Événement ayant fait l'objet d'une remontée d'information vers les centres d'alerte mais qui ne s'est finalement pas traduit en un incident / toute activité irrégulière remontée au MICA Center mais n'entrant pas dans les catégories susmentionnées.



## A

## GOLFE DE GUINÉE

## Analyse par État côtier

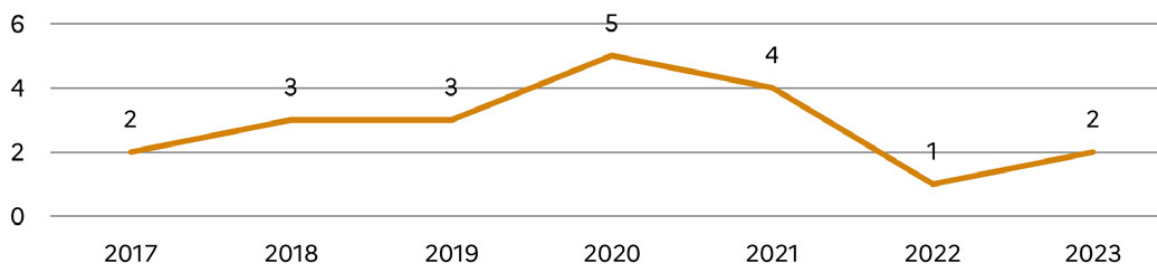


Ces statistiques, incluant des incidents survenus au-delà des eaux territoriales des différents pays du golfe de Guinée, ont vocation à localiser chaque événement en le rattachant à la terre la plus proche. Il ne s'agit en aucun cas d'une évaluation des dispositifs de sûreté des pays cités.

## Focus sur le nord du golfe de Guinée

Jusqu'à récemment, à l'exception du mouillage de Conakry où les navires subissaient régulièrement des vols de la part de brigands lourdement armés, la zone était peu touchée par la piraterie et le brigandage. En 2023, un cargo et plusieurs navires de pêche ont été attaqués au large de la Sierra Leone, jusque dans les eaux internationales. Ces attaques pourraient être en lien avec les brigands qui sévissent au mouillage de Conakry ou des criminels impliqués dans les trafics de drogue.

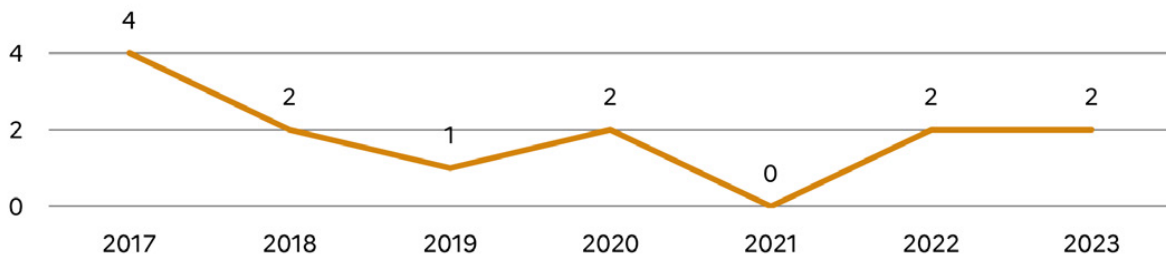
## Guinée



Les vols survenant au mouillage de Conakry demeurent assez rares, mais sont perpétrés par des assaillants armés et violents.



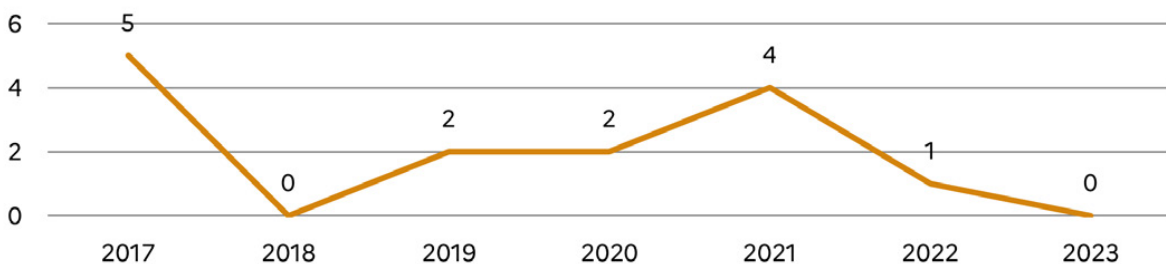
## Sierra Leone



Les 2 actes recensés au large du Sierra Leone se sont déroulés au-delà des eaux territoriales. Ils ont visé un navire de servitudes et un groupe de deux navires de pêche. Les cas enregistrés dans ce pays ont été violents, avec des tirs contre le capitaine pour l'un et un détournement pour l'autre, mais sans prise d'otage contre rançon. Les gardes côtes libériens sont intervenus sur le cas des navires de pêche et sont parvenus à arrêter 2 pirates.

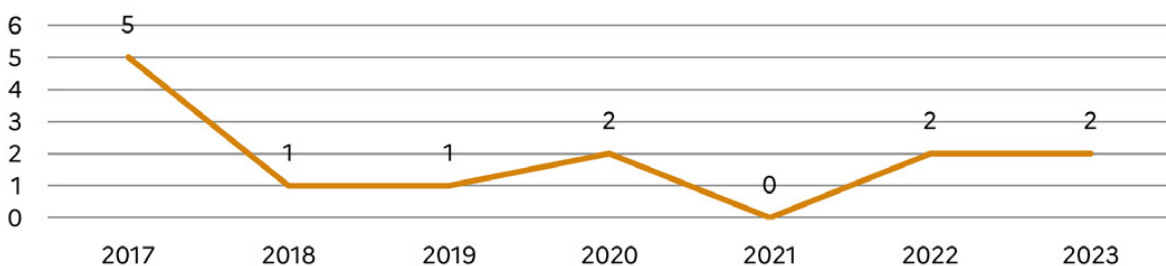
La tentative de coup d'État du 26 novembre n'a pas affecté la sûreté maritime.

## Libéria



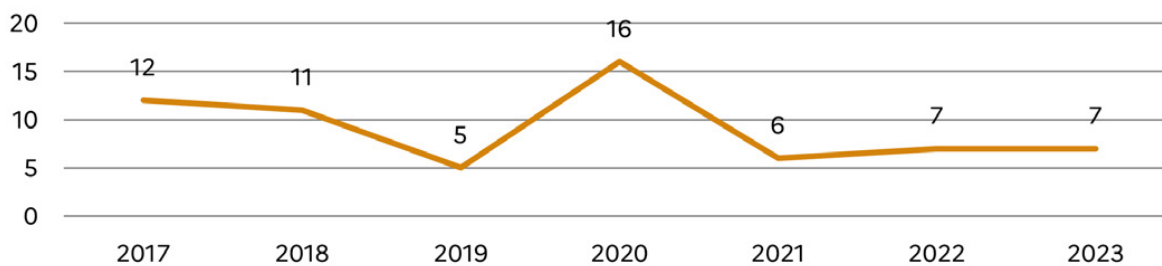
Aucun incident ne s'est produit dans les eaux libériennes en 2023. La vigilance reste de mise au regard des derniers événements survenus au large de la Guinée et de la Sierra Leone.

## République de Côte d'Ivoire



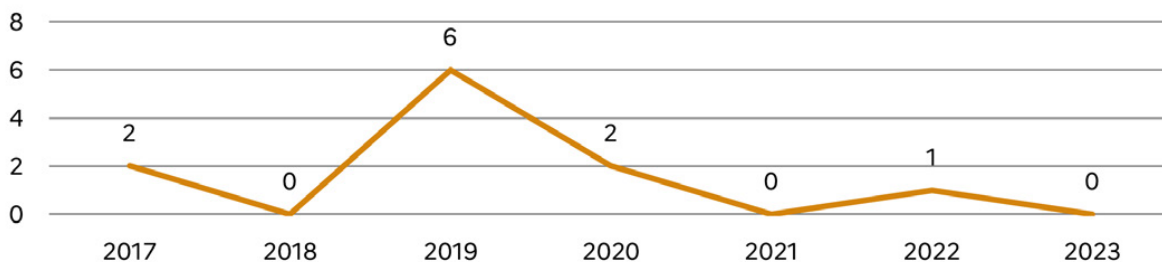
A l'instar des années précédentes, le niveau d'incidents en Côte d'Ivoire demeure très faible. Seule une tentative de vol dans le port de San Pedro est rapportée. Le deuxième événement figurant sur ces statistiques concerne le détournement et vol de cargaison d'un pétrolier très au large (env. 300 Nm.), en-dehors de la ZEE ivoirienne.

## Ghana



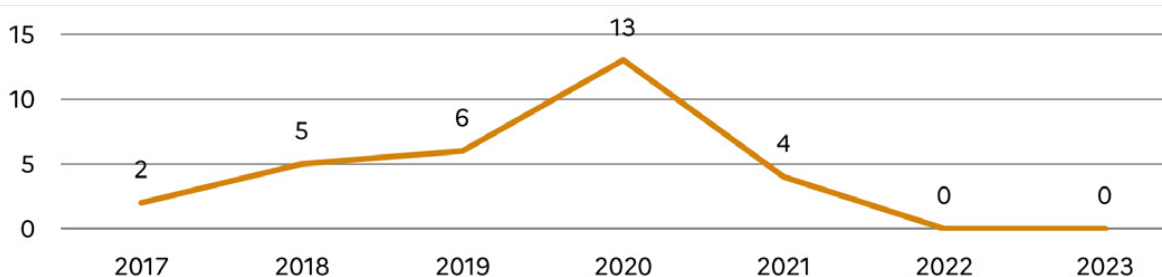
Le nombre d'incidents dans les eaux ghanéennes est stable. Des vols ou tentatives de vol se sont régulièrement produites au mouillage de Takoradi. Les assaillants n'étaient visiblement pas armés et ont rapidement pris la fuite après avoir été repérés.

## Togo



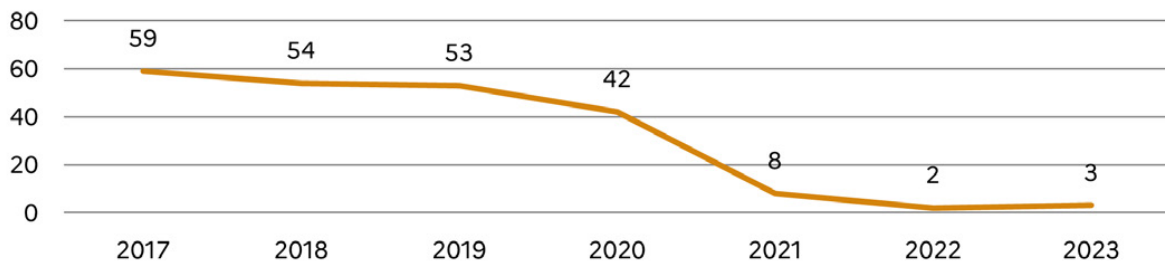
Aucun incident n'est survenu dans les eaux togolaises ces trois dernières années, le cas répertorié en 2022 concernant un événement au large du Togo mais hors ZEE.

## Bénin



Aucun événement n'a eu lieu dans les eaux béninoises ces deux dernières années.

## Nigéria



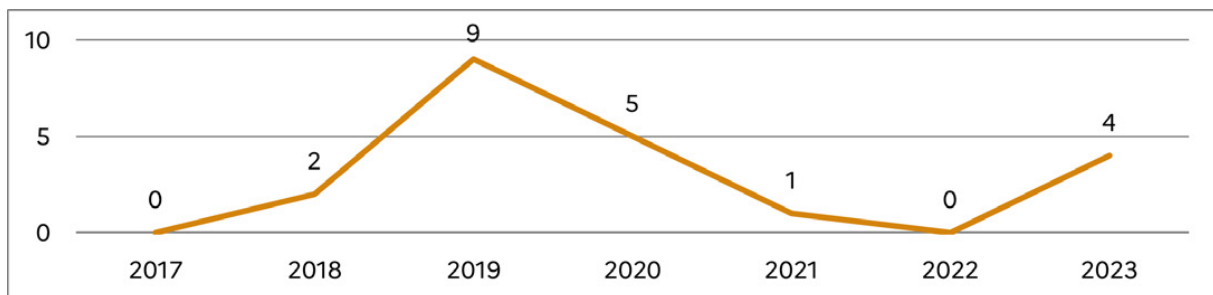
Trois incidents ont été reportés en 2023 dans les eaux territoriales nigérianes. Il s'agit de deux vols ou tentatives de vol avec armes blanches et d'une prise d'otages sur un navire de pêche.

La tentative de vol et le vol ont été reportés à Lagos. Dans le deuxième cas, les auteurs des faits étaient équipés d'armes blanches et de barres de métal, et ont jeté des projectiles sur l'équipage après avoir été repérés et avant de prendre la fuite. La prise d'otages sur navire de pêche a causé un mort et un blessé.

Les activités criminelles dans les rivières nigérianes se poursuivent par ailleurs, bien que les statistiques présentées dans ce bilan n'en tiennent pas compte ; il s'agit notamment d'attaques et de prises d'otages sur navires à passagers (personnel travaillant sur des plateformes pétrolières) et de criminalité liée au trafic pétrolier.

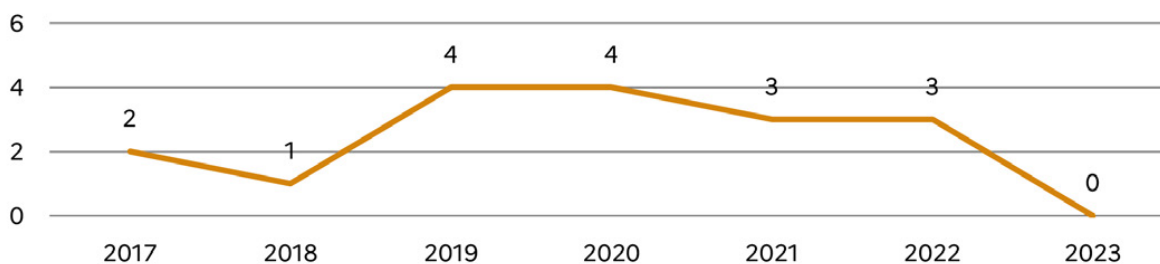
Aucun acte de piraterie n'a été perpétré dans la ZEE nigériane ces deux dernières années.

## Cameroun



Quatre attaques ont été perpétrées dans les eaux territoriales camerounaises, marquant une rupture avec l'accalmie des dernières années. Dans le dernier cas, les assaillants sont parvenus à aborder le navire, menant à la prise en otage d'une partie de l'équipage. Le navire se situait au mouillage de Douala au moment de l'attaque.

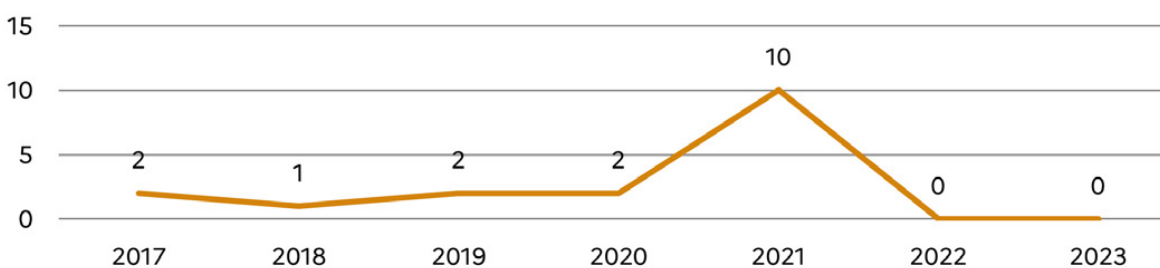
## Guinée Équatoriale



Mi-décembre 2022, deux attaques ont eu lieu à peu d'intervalle, laissant craindre une possible reprise de la piraterie en 2023. Cependant aucun incident n'a été signalé cette année.

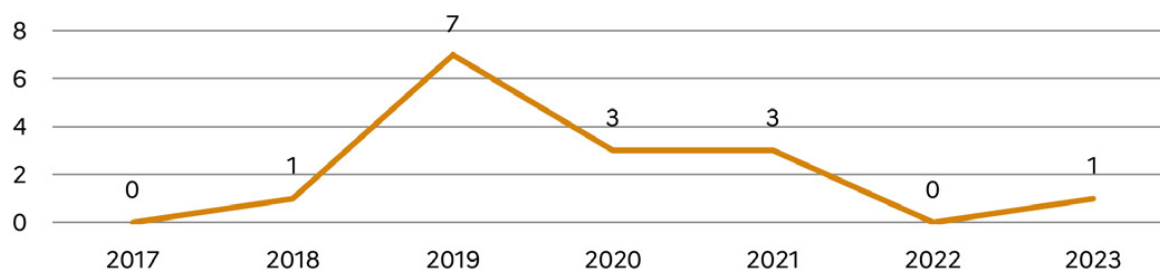
NB : un incident semblant être survenu en ZEE de Guinée Équatoriale dès les premiers jours de 2024 et ayant entraîné le kidnapping de 9 marins doit venir modérer ce constat encourageant pour la zone.

## Sao Tomé-et-Principe



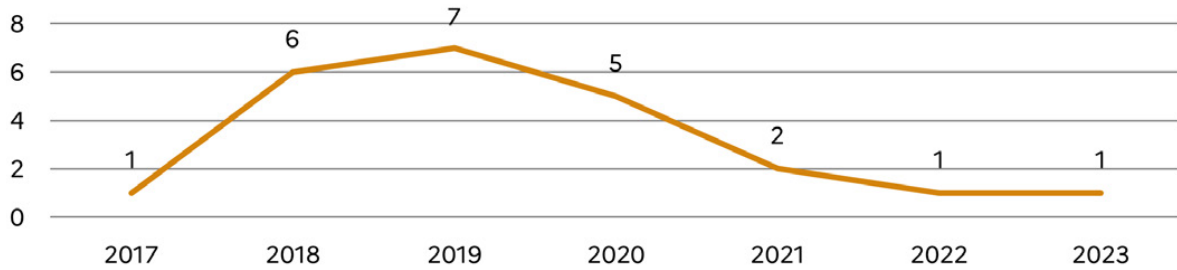
Après avoir été en 2021 la zone la plus touchée par le phénomène de piraterie dans le golfe de Guinée, les eaux de Sao Tomé-et-Principe ont été totalement épargnées ces deux dernières années.

## Gabon



Le coup d'État du 30 août 2023 n'a pas eu d'incidence sur le trafic maritime et la sûreté des approches du pays. L'événement reporté correspond à un kidnapping au mouillage d'Owendo.

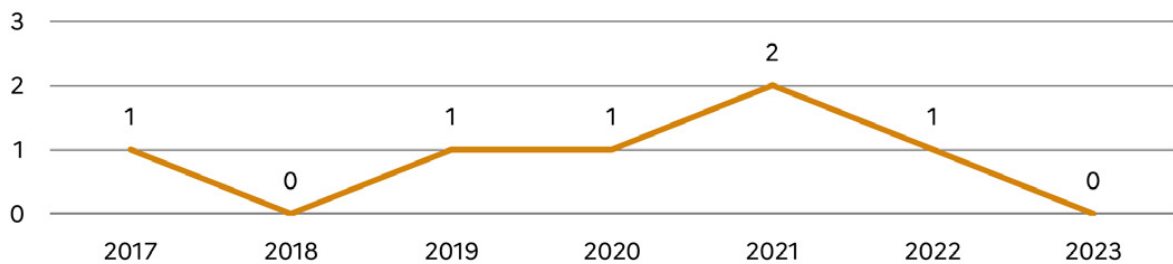
## Congo



L'acte de piraterie apparaissant sur la courbe n'est pas représentatif, puisqu'il s'agit d'une prise d'otages qui s'est déroulée à 140 Nq des côtes puis s'est développé bien au-delà de la ZEE du Congo.

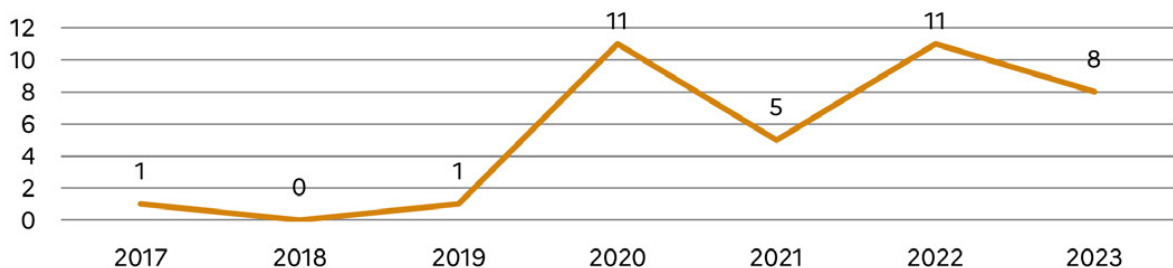
Le port de Pointe Noire et les eaux du Congo n'ont subi aucun événement cette année.

## République Démocratique du Congo



Déjà habituellement peu touchées par les incidents de sûreté, les eaux de la République démocratique du Congo ont été totalement épargnées en 2023.

## Angola



Les mouillages de Luanda et de Soyo connaissent des actes de brigandages réguliers. À Soyo, les brigands étaient, pour la majeure partie, munis d'armes blanches et cherchaient à dérober le contenu de conteneurs.

Srl	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human - goods	Authorities informed	
001	25/01/2023	23:50	Tanker	Anchored	A vessel was boarded by 3 or 4 men in the forecandle area, the alarm was raised. A security boat arrived within 30 minutes.
	Ghana	TTW	04°54N	001°41W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes - with intervention	
002	31/01/2023	2:25	Fishing vessel	Sailing	A vessel was approached by 2 skiffs. The skiffs and the security team both fired shots.
	Cameroon	TTW	04°13N	008°50E	
	Attack/boarding	Yes - With Use	Unknown	Yes	
003	04/02/2023	23:38	Other	Sailing	A vessel was attacked and the men unsuccessfully attempted boarding. Military personnel was likely on board the attacked vessel.
	Cameroon	TTW	04°08N	008°51E	
	Attack/boarding	Yes - With Use	Nil	Unknown	
004	01/03/2023	2:15	Unknown	Anchored	The vessel was boarded by an unknown number of men. They threatened a crewmember with a knife and proceeded to steal part of a load of a container before escaping.
	Angola	TTW	06°05N	012°14E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Ship equipments	Yes - with intervention	
005	02/03/2023	2:36	Tanker	Anchored	A tanker was boarded by a man while anchored. He was spotted by the duty crewman, who raised the alarm. The man fled with two mooring ropes and cover for the anchor hawse pipe. The incident was reported to Takoradi port control, and the Ghanaian navy sent a patrol vessel.
	Ghana	TTW	04°53N	001°41W	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes - with intervention	
006	26/03/2023	3:30	Tug	Anchored	The vessel was boarded by an unknown number of men in a canoe. They were spotted by the duty crew, who raised the alarm, which resulted in the men making their escape with ship properties. The Port Authorities were made aware of the incident.
	Angola	TTW	08°44N	013°17E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Unknown	Yes - with intervention	
007	29/03/2023	3:18	Cargo ship	Anchored	The vessel was boarded by an unknown number of men. They showed a knife to the crewmember on watch and proceeded to steal part of a load of a container before escaping. Local authorities were alerted of the incident.
	Angola	TTW	06°05S	012°09E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Ship equipments	Yes - with intervention	

008	25/03/2023	22:39	Tanker	Sailing	A tanker was boarded by 5 men who approached the vessel from a skiff. They broke in the citadel. 6 crewmembers were taken hostages and part of the cargo was transboarded to another ship. A French warship then secured and escorted the vessel.
	Congo Republic	EEZ	05°29S	009°34E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Stores	Yes - with intervention	
009	31/03/2023	21:50	Cargo ship	Anchored	2 men attempted to board the vessel by climbing under the razor wire after berthing. One more perpetrator was waiting in a wooden canoe alongside and pulling out razor wire. The crew detected the intruders and raised the alarm, the men fled.
	Côte d'Ivoire	TTW	04°53N	006°35W	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Unknown	
010	10/04/2023	14:00	Tanker	Sailing	The vessel was boarded by 12 men. They cut all communication and transboarded 5300m <sup>2</sup> of oil. The vessel was located 5 days later.
	Côte d'Ivoire	Int. Waters	00°07N	004°34W	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes - with intervention	
011	19/04/2023	1:30	Tanker	Anchored	An attempted theft occurred on a cargo vessel. Nothing was stolen.
	Angola	TTW	08°44S	013°18E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Nil	Yes	
012	25/04/2023	2:30	Supply vessel	Anchored	A fast intervention vessel was boarded by an unknown number of men. One outboard engine was stolen.
	Angola	TTW	08°45S	013°18E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Unknown	Yes	
013	28/04/2023	5:00	Cargo ship	Anchored	A cargo was robbed by 6-8 armed men. After being spotted by crew, the men escaped in a small boat. Nothing was stolen.
	Nigeria	TTW	06°26N	003°18E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Nil	Yes - with intervention	
014	02/05/2023	0:00	Bulk carrier	Anchored	The vessel was boarded by undetected men. A crewmember heard some noise and raised the alarm to muster the crew. 3 crewmembers were kidnapped. The safebox in the captains cabin was opened and empty.
	Gabon	TTW	00°18N	009°24E	
	Hijack/Kidnaping	Yes	Ship equipments	Yes	
015	22/06/2023	3:40	Bulk carrier	Anchored	4 men boarded the vessel and threatened the crew. They stole personal effects and left.
	Guinea	TTW	09°13N	013°50E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes - With Use	Crew's belongings	Unknown	

016	30/06/2023	22:40	Fishing vessel	Anchored	An attack occurred on two fishing vessels off the coast of Douala. Gunfire were exchanged but the attackers were repelled.
	Cameroon	TTW	04°00N	009°38E	
	Attack/boarding	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
017	28/06/2023	0:55	Cargo ship	Anchored	3 men were spotted onboard and escaped with paint buckets.
	Ghana	TTW	04°53N	001°38W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
018	30/06/2023	22:45	Cargo ship	Anchored	Men boarded the vessel and abducted 5 crewmembers.
	Cameroon	TTW	04°00N	009°38E	
	Hijack/Kidnaping	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes - with intervention	
019	05/07/2023	1:50	Tanker	Sailing	The crew noticed a small boat at the rear of the vessel with men preparing a long ladder to board the vessel. They raised the alarm and pointed a flashlight at them, the boat fled.
	Guinea	TTW	09°16N	013°45W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
020	05/07/2023	3:55	Supply vessel	Sailing	The vessel was boarded by 8 men. They took valuables, destroyed cameras and communication equipments, and shot the captain.
	Sierra Leone	EEZ	08°53N	013°31W	
	Attack/boarding	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes - with intervention	
021	10/07/2023	0:35	Cargo ship	Anchored	The vessel was barded by 2 men while at Takoradi anchorage. The alarm was raised and the men jumped off.
	Ghana	TTW	04°53N	001°41W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Unknown	Yes - with intervention	
022	20/07/2023	1:50	Container ship	Anchored	Men boarded the vessel and stole items from a container. The alarm was raised and the men fled.
	Angola	TTW	06°06S	012°12E	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	No	
023	22/07/2023	10:55	Fishing vessel	Sailing	13 armed men attacked 2 fishing vessels, shot one of them and diverted it. After 2 days, Liberian coast guards relocated the vessel, exchanged fire with the pirates and boarded.
	Sierra Leone	EEZ	08°36N	013°30W	
	Hijack/Kidnaping	Yes	Nil	Yes - with intervention	

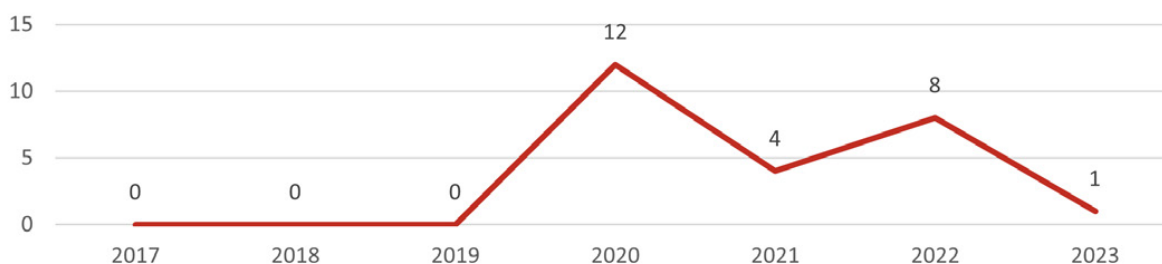


024	05/08/2023	23:52	Supply vessel	Anchored	The vessel was approached by a canoe and men on board tried to board. Alarm was raised and the men escaped.
	Ghana	TTW	04°50N	001°43W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
025	07/08/2023	3:20	Supply vessel	Anchored	The vessel was approached by a canoe with 5 people on board. Alarm was raised and the canoe escaped.
	Ghana	TTW	04°50N	001°43W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Nil	Yes	
026	28/08/2023	13:15	Fishing vessel	Sailing	A vessel was hijacked by men who requested a ransom. The crew was released the same day.
	Guinea-Bissau	EEZ	10°38N	015°49W	
	Hijack/Kidnap ping	Yes	Unknown	Yes	
027	04/09/2023	2:15	Tug	Anchored	2 men on a canoe were observed around the vessel for 1 hour. 1 of them boarded. The alarm was raised, and the men fled with some ship equipment.
	Angola	TTW	08°44S	013°18E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
028	11/09/2023	0:35	Cargo ship	Berthed	4-5 men armed with knives and steel bars boarded the vessel. The alarm was raised, and the men chased and threw metal sticks at the duty crew. They fled after the shore security team threw back metal objects at them.
	Nigeria	TTW	06°25N	003°21E	
	Robbery/Theft /Attempt	Yes	Ship equipments	Unknown	
029	02/10/2023	0:24	Container ship	Anchored	4 men on canoes boarded the vessel. The alarm was raised and the men fled.
	Ghana	TTW	04°53N	001°40W	
	Robbery/Theft /Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes - with intervention	
030	02/11/2023	22:20	Passenger ship	Anchored	2 men boarded the vessel and stole paint boxes.
	Angola	TTW	08°44S	013°18E	
	Robbery/Theft /Attempt	No	Ship equipments	Yes	
031	02/12/2023	12:00	Fishing vessel	Unknown	Armed suspects attacked an unconfirmed number of fishing vessels. 1 fisherman was killed, another was wounded. The men also stole the engines and fishing gear from the vessels before fleeing.
	Nigeria	TTW	04°10N	006°20E	
	Hijack/Kidnap ping	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	

# B AMÉRIQUES ET ARC DES CARAÏBES

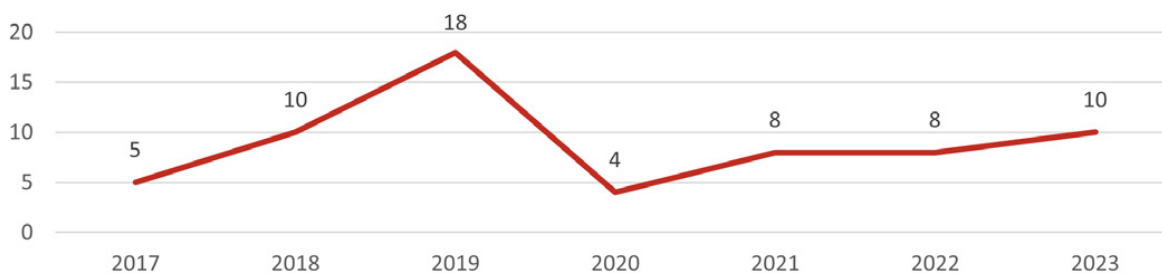
## Analyse par État côtier

### Mexique



La tendance est fortement à la baisse en 2023, avec un seul cas de vol sans violence sur un yacht au mouillage. Les cas des années précédents étaient principalement centrés sur des navires de servitude, avec armes et parfois violence.

### Panama

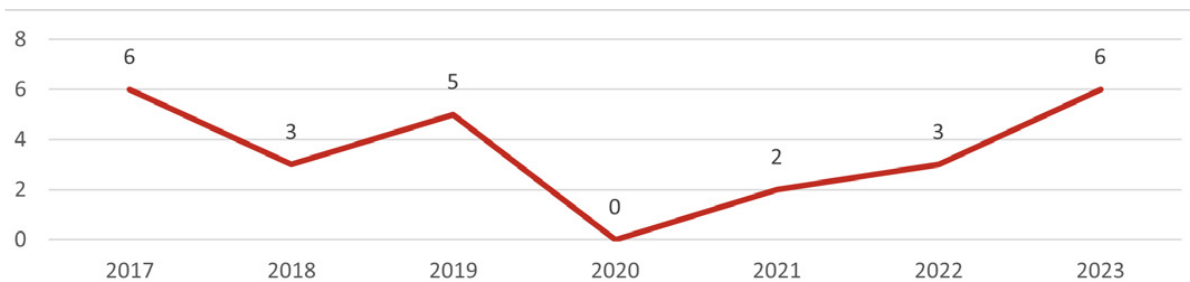


La tendance est légèrement à la hausse ces dernières années. Les types d'incidents varient selon la région.

On retrouve notamment des assaillants dotés d'armes à feu et violents à Las Perlas, avec violences et menaces sur les équipages. Ces vols visent principalement des yachts au mouillage.

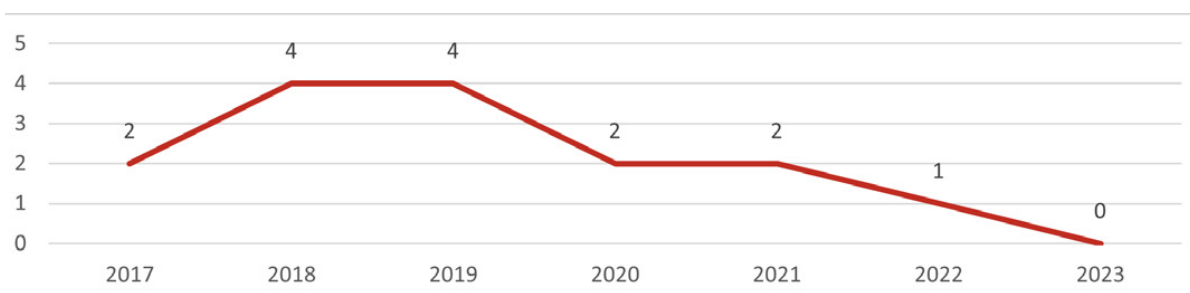
À l'inverse, on trouve principalement des vols de moteurs et d'embarcations pneumatiques sans violence à Bocas del Toro.

## Honduras



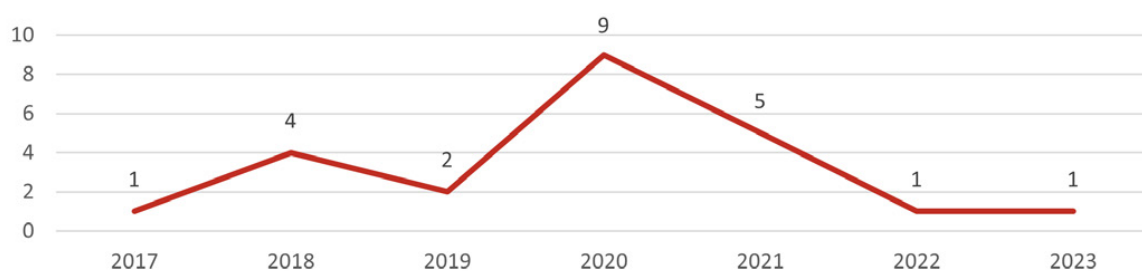
La tendance est à la hausse. On observe une concentration des cas à Roatan, principalement des vols sans violence sur des yachts au mouillage. On remarque également une approche suspecte au-delà des eaux territoriales, qui semble être un incident isolé.

## Guatemala



La baisse du nombre d'incidents se poursuit au Guatemala, aucun n'ayant été reporté cette année.

## Haïti

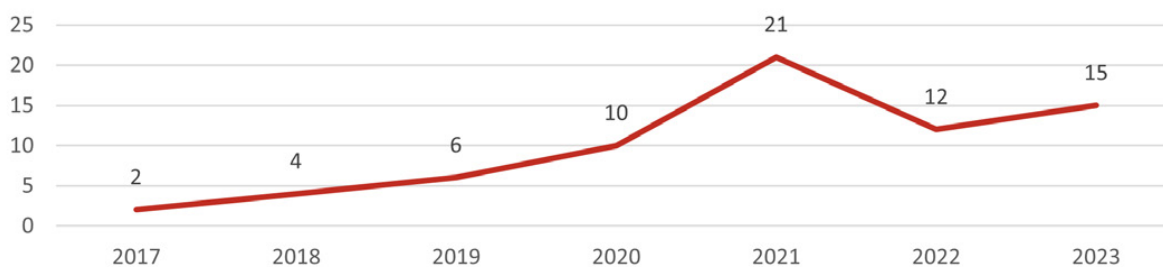


Un seul cas a été reporté cette année en Haïti. Il est probablement lié à un règlement de comptes, ayant donné lieu à des balles perdues.

## Arc antillais

64 évènements ont été reportés dans l'arc antillais qui reste une zone de petit brigandage. Sont principalement visées les embarcations pneumatiques amarrées à des yachts au mouillage. Ces vols sont pour la plupart sans violence, avec parfois des armes blanches ou objets contondants. Saint Vincent et les Grenadines, ainsi que la Grenade, sont les deux zones les plus touchées.

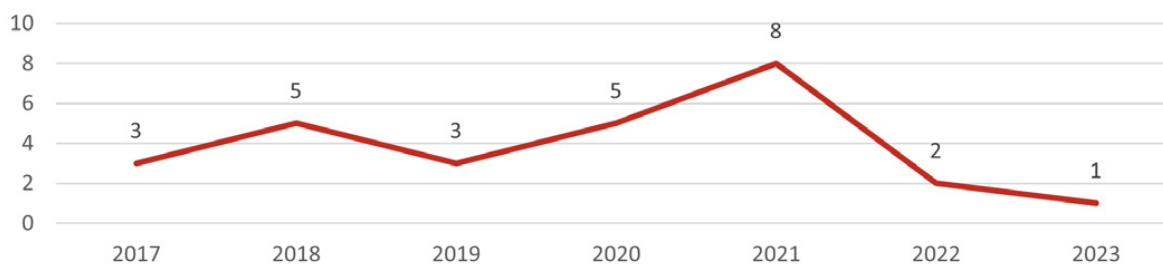
## Pérou



La tendance est légèrement haussière au Pérou, mais le nombre d'incidents reste plus faible qu'au pic de 2021.

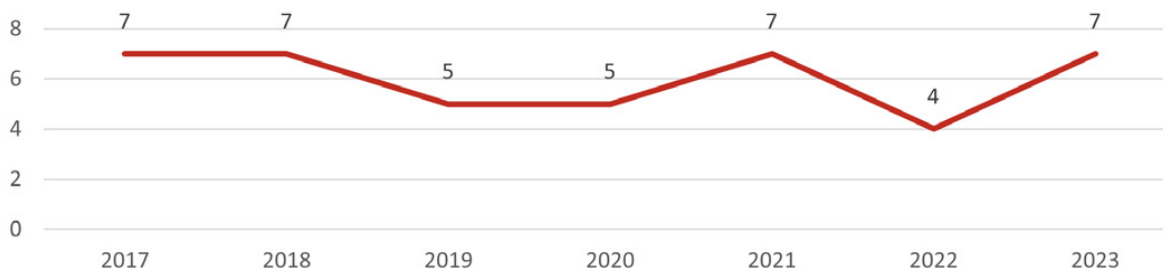
La majeure partie des événements reportés dans le pays ont eu lieu à Callao. Ils visaient principalement des tankers et des vraquiers à l'ancrage et correspondent à des vols, avec violences ou menaces. Les assaillants étaient régulièrement armés de couteaux, et ont parfois ligoté les membres d'équipage après s'être fait repérer. Les vols concernaient principalement les effets personnels et les équipements nautiques.

## Équateur



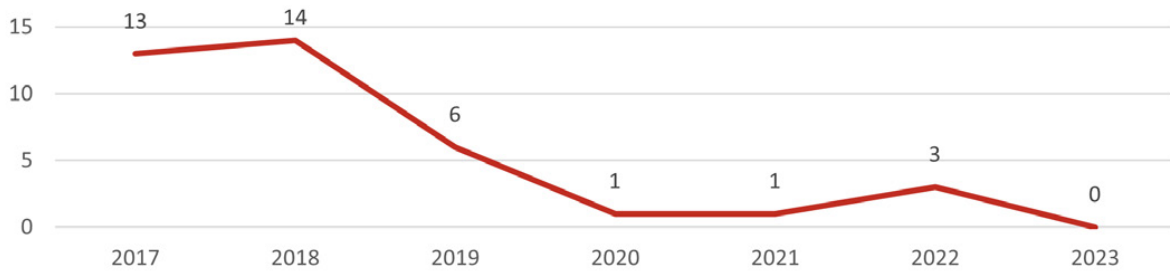
La tendance est à la baisse du nombre d'incidents en Équateur, avec une unique tentative d'abordage au large.

## Colombie



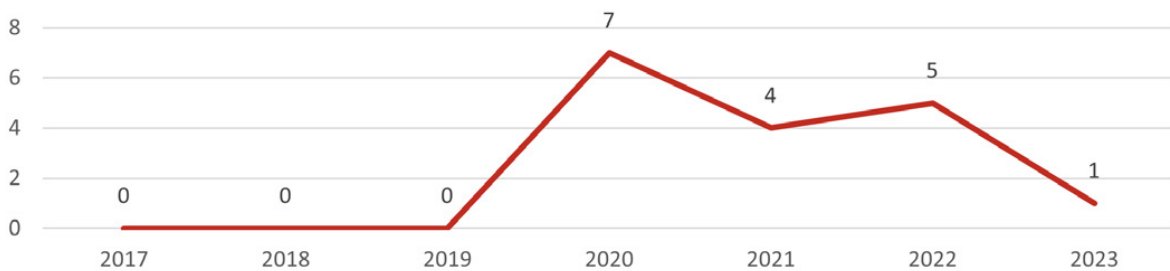
Le nombre d'incidents est en légère hausse mais reste dans la moyenne des années précédentes. Les événements ont eu lieu tout le long de la côte. Les plus récurrents correspondent à des vols sans armes, visant principalement des yachts et des vraquiers.

## Venezuela



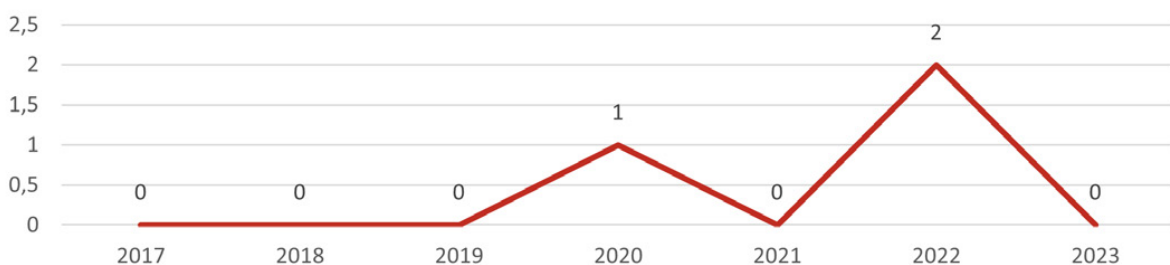
La tendance est à la baisse depuis quelques années, avec un cas d'approche suspecte sur un yacht en 2023. Ce type d'approche ne correspond pas aux événements de l'année précédente, qui étaient principalement des vols sans violence sur des vraquiers au mouillage.

## Brésil



La tendance est à la baisse au Brésil depuis quelques années. Le seul cas enregistré est un cas de vol avec armes mais sans violence visant un vraquier au mouillage de Macapa (En 2022, 4 des 5 incidents reportés concernent également le mouillage de Macapa).

## Guyana



Aucun incident n'a été reporté au Guyana cette année.

La tension croissante à la frontière entre le Guyana et le Venezuela (territoire d'Essequibo) pourrait conduire à des frictions au niveau des frontières.

Srl	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human goods	Authorities informed	
001	07/01/2023	12:00	Dinghy	Berthed	2 dinghies and a fuel tank were stolen during the same night. The shoreside business located there was also burglarized.
	Grenada	TTW	12°00N	061°43W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
002	08/01/2023	4:25	Cargo ship	Anchored	4 men were seen boarding the vessel via the anchor chain. As a crew member on duty approached the forecastle, the men threatened him with a knife. The alarm was raised and the crew mustered, allowing the robbers to escape empty-handed.
	Peru	TTW	12°01N	077°12W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Nil	Yes	
003	09/01/2023	17:00	Yacht	Berthed	A man asked the anchored vessel for a ride to the other side of the bay and attempted to steal a bag after the crew agreed. He was pushed into the water, then threatened to shoot the crew, but did not have a weapon.
	Antigua and Barbuda	TTW	17°00N	061°50W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Unknown	
004	11/01/2023	12:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and cable locked dinghy was stolen from an occupied yacht.
	Martinique	TTW	14°30N	061°05W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
005	16/01/2023	20:00	Yacht	Anchored	A dinghy was stolen from the stern rail. The man removed the bolts that held the wooden supports the engine was mounted on/locked to and stole the entire assembly.
	Dominican republic	TTW	19°53N	070°57W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
006	17/01/2023	0:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and not locked dinghy was stolen from an anchored yacht.
	Grenada	TTW	12°27N	061°29W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
007	18/01/2023	19:40	Container ship	Sailing	3 men on a boat boarded the vessel while sailing. The alarm was raised and the crew mustered, the men fled. The vessel was escorted to her berth by the Coast Guard who boarded to investigate.
	Colombia	TTW	10°12N	075°50W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Unknown	Yes - with intervention	

008	21/01/2023	2:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and not locked inflatable kayak was stolen from an anchored yacht.
	Saint Vincent & Grenadines	TTW	13°00N	061°14W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
009	22/01/2023	12:00	Dinghy	Anchored	Men stole 2 dinghy anchors and then set the dinghy adrift. Another cruiser noticed the drifting dinghy and retrieved it, and returned it to the owners.
	Guadeloupe	TTW	15°51N	061°35W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
010	28/01/2023	12:00	Dinghy	Berthed	A dinghy was stolen.
	Antigua and Barbuda	TTW	17°00N	061°46W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
011	03/02/2023	23:30	Yacht	Anchored	5-6 men in a panga approached, claiming to be fishermen that had run aground. One man boarded and asked for food. The captain provided food and the panga departed. The next morning the crew found that a line had been cut, and removed.
	Colombia	TTW	10°32N	075°30W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
012	06/02/2023	5:00	Yacht	Anchored	A locked yacht engine was stolen overnight.
	Saint Lucia	TTW	14°05N	060°58W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
013	07/02/2023	11:00	Dinghy	Berthed	A fuel tank was stolen from a dinghy.
	Saint Vincent & Grenadines	TTW	12°38N	061°23W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
014	07/02/2023	0:30	Yacht	Anchored	3 men armed with guns boarded. The family was robbed of phones and electronics. The captain was pistol whipped.
	Netherlands Antilles	TTW	18°04N	063°05W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes	
015	08/02/2023	20:00	Yacht	Anchored	A yacht discovered damage on their engine after an attempted theft.
	Dominican Republic	TTW	15°34N	061°27W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Nil	No	

016	08/02/2023	2:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and 2-lines-secured dinghy was stolen from an anchored yacht overnight. The owners were on board.
	Saint Vincent & Grenadines	TTW	13°15N	061°15W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
017	09/02/2023	20:00	Yacht	Anchored	3 men armed with guns boarded. The crew was made to lie face down in the cockpit with guns to their heads while the yacht was thoroughly ransacked, and everything stolen. The radio was disabled before the departure.
	Panama	TTW	08°28N	078°56W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes	
018	12/02/2023	10:30	Bulk carrier	Anchored	2 men attempted to board the vessel using a rope and hook but were seen by the duty crew. The alarm was raised and the men left. A patrol boat was dispatched to search the area around the vessel.
	Colombia	TTW	12°15N	072°02W	
	Suspicious approach	No	Nil	Yes - with intervention	
019	14/02/2023	1:00	Dinghy	Berthed	A locked dinghy was stolen.
	Netherlands Antilles	TTW	18°03N	063°05W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
020	14/02/2023	1:00	Other	Berthed	A portable generator was stolen from an unoccupied rescue vessel.
	Saint Martin	TTW	18°03N	063°05W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
021	15/02/2023	12:00	Yacht	Anchored	A man boarded and stole fishing rods/reels from the cockpit of the catamaran.
	Honduras	TTW	16°17N	086°35W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
022	21/02/2023	5:48	Tanker	Anchored	3 men armed with knives boarded. The alarm was raised, ships horn sounded and crew mustered resulting in the men escaping with some ships stores.
	Peru	TTW	12°01S	077°13W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes - with intervention	
023	27/02/2023	17:00	Bulk carrier	Anchored	5 men armed with long knives boarded. The alarm was raised, ships horn sounded and crew mustered. Upon realising they had been seen, the men escaped with ships stores.
	Brazil	TTW	00°05N	050°58W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	



024	02/03/2023	15:00	Dinghy	Berthed	A locked dinghy had its fuel tank/lines stolen during daytime.
	Martinique	TTW	14°26N	060°52W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	No	
025	09/03/2023	6:45	Cargo ship	Anchored	Up to 15 men armed with knives boarded and restrained a duty crew member and stole his cell phone. The alarm was raised and the crew mustered resulting in the men escaping with stolen ships properties. The incident was reported to the Port Authorities and a patrol boat was tasked to search the area around the ship.
	Peru	TTW	12°01S	077°13W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes - with intervention	
026	10/03/2023	5:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and unlocked dinghy was stolen from an anchored yacht overnight. The owners were on board.
	Netherlands Antilles	TTW	18°01N	063°05W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	
027	14/03/2023	21:30	Yacht	Anchored	A locked dinghy was stolen.
	Puerto Rico	TTW	18°13N	065°37W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
028	15/03/2023	20:00	Yacht	Anchored	2 fishing rods were stolen from a yacht while the owner was ashore.
	Honduras	TTW	16°17N	086°35W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	
029	16/03/2023	7:00	Yacht	Anchored	A man boarded an anchored yacht through an unlocked hatch and stole cash and a cellphone. The owners were sleeping onboard.
	Saint Vincent & Grenadines	TTW	13°07N	061°11W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes	
030	19/03/2023	4:15	Yacht	Anchored	An in-the-water and chain-secured dinghy was stolen from an anchored yacht. The owners were sleeping onboard.
	Martinique	TTW	14°44N	061°10W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	No	
031	20/03/2023	0:00	Yacht	Anchored	A dinghy was reported stolen.
	France	TTW	17°53N	062°51W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	

032	26/03/2023	5:30	Yacht	Anchored	2 men armed with guns and knives boarded. They fought and injured crewmembers. The men escaped without anything of value. A VHF call for assistance was made, with no response.
	Panama	TTW	09°33N	079°39W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Nil	Yes	
033	26/03/2023	23:59	Bulk carrier	Anchored	Men boarded the vessel and attempted to steal ship's property. The alarm was raised, and the crew mustered. The men fled empty-handed.
	Peru	TTW	12°01S	077°12W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes - with intervention	
034	27/03/2023	16:00	Yacht	Anchored	4 men armed with guns and machetes boarded and the 4 crew members were forced to lie on the floor at gunpoint while the yacht was ransacked. The men were onboard 1,5 hours and stole belongings before escaping.
	Panama	TTW	08°38N	079°03W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes - with intervention	
035	28/03/2023	7:30	Cargo ship	Anchored	10 men armed with knives boarded the vessel and restrained a duty crew member. The alarm was raised, and the men escaped with personal belongings of the crew member and items of ship stores. The duty crew member was released by other ship personnel and was unharmed.
	Peru	TTW	12°00S	077°13W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes - with intervention	
036	29/03/2023	0:08	Dinghy	Berthed	A dinghy was stolen.
	U.S. Virgin Islands	TTW	18°19N	064°47W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	
037	29/03/2023	8:00	Yacht	Anchored	3 men armed with bolt cutters boarded and stole dinghies of 2 yachts. The owner of a third yacht interrupted the men who jumped overboard and swam away.
	Honduras	TTW	16°17N	086°35W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
038	14/04/2023	12:00	Cargo ship	Berthed	2 small boats engaged in gunfire and stray rounds hit the vessel. The crew suspended cargo operations, mustered in a safe point and contacted authorities. The suspect boats fled and a coast guard patrol vessel arrived. Inspection of the ship revealed impacts to the superstructure and crane area.
	Haiti	0	18°33N	072°21W	
	Attack/boarding	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
039	17/04/2023	10:30	Yacht	Anchored	An in-the-water and unlocked dinghy of a yacht was stolen. The crew searched on the beach and found the dinghy but the outboard, fuel tank and oars were missing.
	Grenada	TTW	12°06N	061°44W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	

040	18/04/2023	8:30	Yacht	Anchored	2 masked and armed men boarded through the open companionway. They tied the crew at gunpoint with braided shoelaces and covered their victim's face with a tshirt. They ransacked the cabin for 3-5 minutes and took cash, a phone and a backpack before leaving in a panga. They spoke a non-Spanish local language.
	Honduras	TTW	16°18N	086°32W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes	Crew's belongings	Yes	
041	20/04/2023	13:30	Yacht	Sailing	A yacht traveling with no light or AIS spotted a large fishing vessel on radar. The vessel followed them and jammed their attempt at communicating with another vessel by clicking over them on VHF. The yacht accelerated, sent out SOS signals and maintained contact with local authorities. After an evasive manoeuvre and an 8 knots chase, the vessel stopped the pursuit.
	Honduras	EEZ	15°41N	082°40W	
	Suspicious approach	No	Nil	Yes	
042	21/04/2023	3:50	Cargo ship	Anchored	The duty crewmember on a routine round noticed unauthorised men attempting to board via the anchor chain and hawse pipe. The alarm was raised and the crew mustered. The men escaped.
	Panama	TTW	08°52N	079°29W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Nil	Yes	
043	27/04/2023	7:00	Container ship	Anchored	Men boarded and tied up the 2 crew on deck watch. The alarm was raised and the men escaped with personal properties and ship's stores.
	Peru	TTW	12°00S	077°13W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes - with intervention	
044	30/04/2023	2:00	Yacht	Anchored	A man boarded and stole 2 fuel jugs before escaping unnoticed.
	Panama	TTW	09°20N	082°14W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
045	03/05/2023	2:11	Yacht	Anchored	2 ships reported they had propane tanks stolen.
	Panama	TTW	09°19N	082°14W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	No	
046	19/05/2023	22:00	Yacht	Anchored	Men armed with automatic weapons boarded the vessel. They handcuffed one crewmember and threatened the whole crew into a small boat, bringing them to shore for the night while holding them at gunpoint. They ransacked the yacht and stole valuables. The crew was released in the morning.
	Colombia	TTW	09°01N	076°20W	
	Hijack/Kidnapping	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes	
047	25/05/2023	4:53	Yacht	Anchored	An hired guard discovered the companionway padlock had been broken and the interior was rummaged.
	Grenada	TTW	11°59N	061°45W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Nil	Yes	

048	27/05/2023	4:15	Yacht	Anchored	2 men armed with guns boarded but were discovered by the crew. They fled in a speedboat. The police tracked the skiff and arrested a man.
	Colombia	TTW	12°34N	081°41W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes	Nil	Yes - with intervention	
049	03/06/2023	8:42	Chemical tanker	Anchored	A man boarded an anchored chemical tanker from the bow area and unlashed the anchor hawse pipe cover giving access to his accomplices. They broke into the forecandle store and stole ship's stores. The crew raised the alarm and the men escaped with some stolen items.
	Peru	TTW	12°00'77"S	77°11'76"W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	
050	05/06/2023	15:00	Yacht	Anchored	The crew found that the stern anchor and chain had been carefully untied from the rod and stolen.
	Martinique	TTW	14°26N	060°53W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	No	
051	08/06/2023	10:00	Dinghy	Berthed	The owner returned to their locked dinghy and found that their unlocked tank had been stolen.
	Martinique	TTW	14°28N	060°52W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
052	09/06/2023	2:15	Container ship	Sailing	Speed boats came alongside and men attempted to board using ladders. The alarm was raised and the crew mustered. Deck lights were switched on and evasive manoeuvres carried out. The men fled when the Coast Guard was notified and a patrol boat was sent to the location.
	Ecuador	EEZ	02°54S	080°33W	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes - with intervention	
053	13/06/2023	0:05	Yacht	Anchored	3 men armed with machetes boarded from a kayak and threatened and tied up the master. They stole ship's stores, personal effects and the ship's dinghy. The captain sustained minor injuries. Authorities were alerted and recovered the dinghy ashore.
	Saint Lucia	TTW	13°54N	061°04W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes - with intervention	
054	21/06/2023	9:05	Bulk carrier	Anchored	Men boarded and stole some ship stores. Local authorities were informed.
	Peru	TTW	12°02S	077°11W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
055	01/07/2023	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and not locked dinghy was stolen overnight from a yacht.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°39N	061°38W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	

056	07/07/2023	21:15	Yacht	Berthed	A man broke into a yacht was spotted by the crew. He threatened the crew with what looked like a gun and fled in a dinghy.
	Netherlands Antilles	TTW	18°02N	063°06W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes	Nil	Yes	
057	07/07/2023	13:00	Yacht	Sailing	The vessel was followed by a fishing boat for 45 minutes, closing in to about 0,1Nm. The crew altered course and increased speed, and the fishing vessel was not able to continue the pursuit. It was still on radar for 2 hours.
	Venezuela	EEZ	12°49N	066°18W	
	Other	Unknown	Nil	Unknown	
058	08/07/2023	12:00	Yacht	Berthed	Men boarded a berthed yacht and stole 2 iPads.
	Mexico	TTW	21°01N	086°47W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Crew's belongings	Yes	
059	08/07/2023	23:45	Yacht	Berthed	Men boarded a locked yacht at night and stole a lamp.
	Saint Vincent & Grenadines	TTW	12°42N	061°19W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Crew's belongings	Unknown	
060	11/07/2023	3:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and not locked dinghy was stolen overnight from a yacht.
	Netherlands Antilles	TTW	12°30N	070°01W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
061	14/07/2023	2:00	Yacht	Berthed	A locked and in the water dinghy was stolen from a yacht.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°40N	061°38W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
062	15/07/2023	2:00	Yacht	Berthed	A dinghy and an outboard engine were stolen from a moored yacht.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°40N	061°38W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	
063	15/07/2023	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and not locked skiff was stolen overnight from a yacht.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°39N	061°38W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	

064	16/07/2023	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and not locked dinghy was stolen overnight from a yacht.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°39N	061°38W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	
065	18/07/2023	18:50	Container ship	Anchored	A man attempted to board a vessel, and fled after being spotted.
	Peru	TTW	12°01S	077°10W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Nil	Yes	
066	19/07/2023	2:00	Yacht	Berthed	An outboard engine was stolen.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°40N	061°38W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	
067	23/07/2023	1:00	Yacht	Anchored	A man boarded the vessel, stole some items and fled after being spotted.
	France	TTW	18°06N	070°01W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Crew's belongings	Unknown	
068	24/07/2023	8:30	Bulk carrier	Anchored	Men boarded the vessel and stole some items.
	Peru	TTW	12°01S	077°10W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes - with intervention	
069	02/08/2023	20:00	Yacht	Anchored	The captain of an anchored yacht was approached by a fisherman trying to sell fish. After accepting, he was knocked unconscious and woke up with cash and electronic appliances missing.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°42N	061°39W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Crew's belongings	Yes	
070	07/08/2023	3:30	Yacht	Anchored	An in-the-water and locked dinghy was stolen overnight from a yacht.
	Grenada	TTW	12°06N	061°44W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
071	08/08/2023	22:30	Yacht	Berthed	A yacht's outboard engine was stolen.
	U.S.A	TTW	36°39N	121°48W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	

072	11/08/2023	19:00	Yacht	Anchored	The captain of an anchored yacht was approached by a fisherman trying to sell fish. He accepted, and later realised cash had been stolen from his ship.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°40N	061°38W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Crew's belongings	Yes	
073	16/08/2023	7:30	Yacht	Anchored	A fisherman boarded the vessel and attempted to steal some items. The captain discovered the intruder and pushed him, making him drop his stolen items and flee. He returned later with a 50cm knife and attempted to retrieve the items but was stopped by the captain.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°40N	061°38W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
074	18/08/2023	18:50	Container ship	Anchored	1 man attempted to board the vessel via the anchor chain. The alarm was raised and the man aborted his attempt.
	Peru	TTW	12°01S	077°10W	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	
075	21/08/2023	20:00	Yacht	Anchored	1 man was spotted on a yacht and left after stealing the fuel line.
	Saint Lucia	TTW	13°57N	061°01W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
076	01/09/2023	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and locked dinghy was stolen overnight from a yacht.
	Netherlands Antilles	TTW	12°04N	068°51W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
077	01/09/2023	8:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and locked dinghy was stolen overnight from a yacht.
	Netherlands Antilles	0	0	0	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
078	02/09/2023	7:20	Chemical tanker	Anchored	4 men armed with knives boarded the vessel and tied up a crew member. Alarm was raised and the men fled with some ship stores and properties.
	Peru	TTW	11°59S	077°12W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
079	07/09/2023	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and cable locked dinghy was stolen.
	Trinidad and Tobago	TTW	10°40N	061°38W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	

080	07/09/2023	20:00	Yacht	Anchored	A tied down fishing kayak was stolen.
	Netherlands Antilles	TTW	12°04N	068°51W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
081	08/09/2023	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and cable locked dinghy was stolen.
	Saint Vincent & Grenadines	TTW	13°00N	061°14W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
082	18/09/2023	18:30	Yacht	Berthed	An in-the-water, unlocked local boat was stolen.
	Panama	TTW	09°20N	082°14W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	
083	23/09/2023	10:00	Yacht	Anchored	5 large fenders were stolen from a yacht, while the crew was onboard.
	Colombia	TTW	11°51N	074°11W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
084	23/09/2023	8:30	LNG	Anchored	2 men armed with knives boarded. The alarm was raised and the men fled empty-handed.
	Peru	TTW	11°59S	077°13W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes	Nil	Yes	
085	27/09/2023	1:00	Yacht	Berthed	2 fenders were stolen from a yacht.
	Panama	TTW	09°20N	082°14W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
086	29/09/2023	6:50	Tanker	Anchored	18 men armed with knives tied up 2 crew members and held them at knifepoint. Items of ship's store were reported stolen.
	Peru	TTW	12°00S	077°11W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes - with intervention	
087	10/10/2023	0:15	Yacht	Berthed	2 armed men boarded the vessel, threatened the crew with a knife and a gun and stole some crew's belonging.
	Saint Vincent & Grenadines	TTW	13°11N	061°16W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes	Crew's belongings	Yes	



088	10/10/2023	21:00	Yacht	Berthed	1 man stole a fishing gear from outside a yacht.
	Grenada	TTW	11°59N	061°45W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
089	15/10/2023	23:00	Yacht	Berthed	1 man attempted to board the vessel but was deterred by the owner's dog.
	Saint Lucia	TTW	13°57N	061°01W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Nil	Unknown	
090	20/10/2023	1:00	Yacht	Anchored	Men boarded, unlocked the yacht and stole some personal items.
	Saint Vincent & Grenadines	TTW	13°00N	061°14W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Crew's belongings	Yes	
091	21/10/2023	2:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and cable locked dinghy was stolen.
	Panama	TTW	09°37N	079°33W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
092	22/10/2023	1:00	Yacht	Anchored	An in-the-water and chain locked dinghy was stolen.
	Netherlands Antilles	TTW	12°04N	068°51W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
093	24/10/2023	2:00	Dinghy	Anchored	A docked wooden boat and 2 engines were stolen.
	Netherlands Antilles	TTW	12°04N	068°51W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
094	01/11/2023	1:00	Yacht	Anchored	An unlocked dinghy was stolen at anchorage.
	Netherlands Antilles	TTW	12°04N	068°51W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
095	09/11/2023	14:00	Yacht	Anchored	A gasoline can was stolen from a yacht.
	Grenada	TTW	12°00N	061°44W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Unknown	

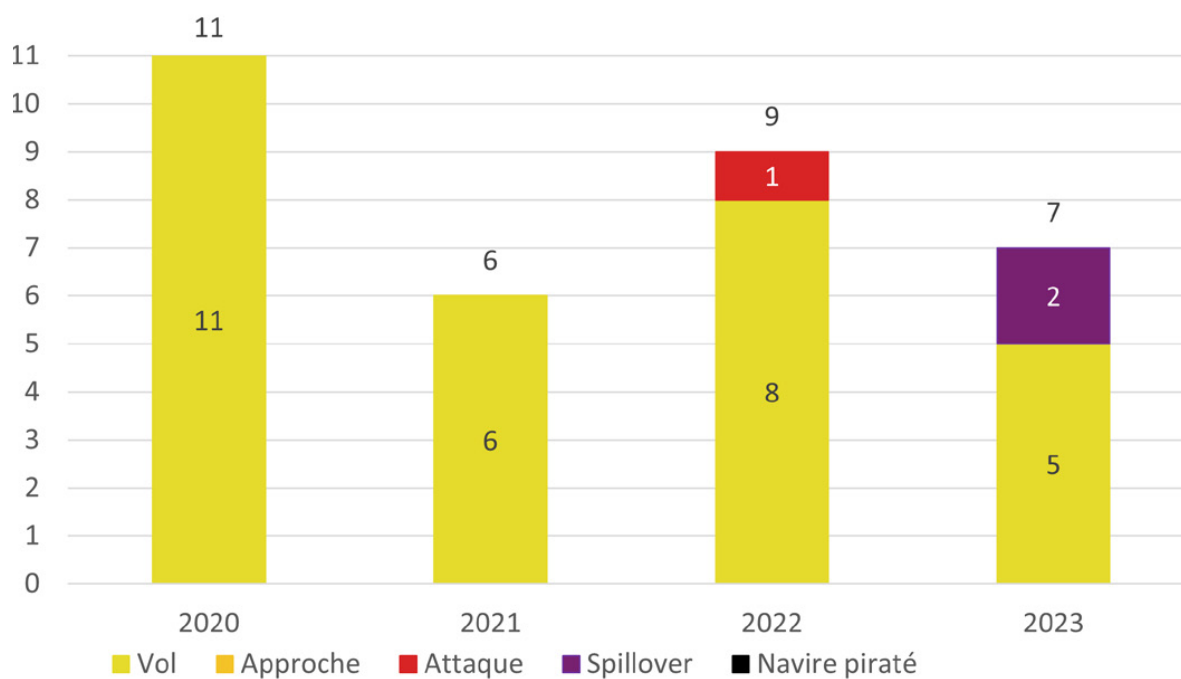
096	14/11/2023	1:00	Other	Berthed	Fishing gear was stolen from a catamaran.
	Honduras	TTW	16°05N	086°53W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	No	
097	15/11/2023	20:57	Other	Berthed	An in-the-water and not locked dinghy was stolen.
	Grenada	TTW	12°27N	061°29W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
098	16/11/2023	0:40	Bulk carrier	Anchored	2 men armed with firearms boarded the vessel and left with stores.
	Peru	TTW	12°01S	077°12W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes	Stores	Yes	
099	19/11/2023	19:30	Yacht	Berthed	A steel-cable-locked dinghy was stolen from a yacht. The dinghy was recovered, but without its fuel tanks.
	Grenada	TTW	12°01N	061°45W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
100	23/11/2023	18:30	Yacht	Berthed	A small boat was stolen and recovered later without its engine.
	Dominican republic	TTW	19°54N	070°57W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
101	26/11/2023	11:30	Dinghy	Berthed	A small boat was stolen from a dock.
	Panama	TTW	09°20N	082°14W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	No	
102	02/12/2023	1:00	Yacht	Berthed	3 towels were stolen from a lifeline overnight.
	Saint Lucia	TTW	13°57N	061°01W	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Crew's belongings	No	
103	15/12/2023	2:16	Yacht	Anchored	3 in-the-water dinghies were stolen from yachts overnight.
	U.S. Virgin Islands	TTW	17°44N	064°42W	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	

104	22/12/2023	22:30	Yacht	Anchored	4 masked men, each armed with a handgun, boarded. The captain was pistol-whipped and the crew was held at gunpoint while the boat was ransacked. The attackers demanded the drugs they thought were onboard. They stole electronics, cash and jewelry.
	Colombia	TTW	11°15N	074°11W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Crew's belongings	Yes	
105	27/12/2023	0:26	Yacht	Anchored	An in-the-water and not locked dinghy was stolen from an anchored yacht.
	Saint Vincent & Grenadines	TTW	12°36N	061°26W	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
106	28/12/2023	4:30	Yacht	Anchored	5 hooded men approached from land and broke into an unoccupied charter catamaran at the dock. They stole flares that they then used to board another yacht.
	Saint Martin	TTW	18°03N	063°05W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
107	28/12/2023	5:00	Yacht	Anchored	After stealing flares from another yacht, 5 men broke aboard a monohull sailboat and threw the burning flares into the cabin. A crew member used wasp spray to repel them, the police was called. The captain was wounded in the head.
	Saint Martin	TTW	18°03N	063°05W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
108	28/12/2023	6:00	Yacht	Anchored	After the police departed from a monohull that reported an assault, the 5 men who committed this act stole an unoccupied and mast-less catamaran. They crashed it into a bridge trying to leave the lagoon, and abandoned it there. A police report was made.
	Saint Martin	TTW	18°03N	063°05W	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	

# C Océan Indien

## Analyse par État côtier

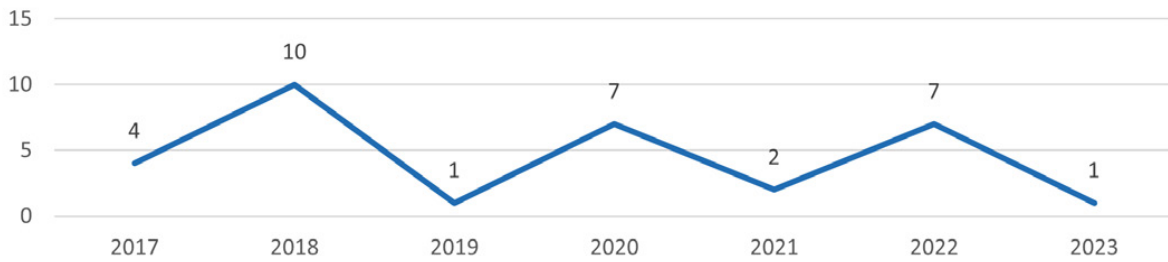
### Inde



Le nombre d'incidents reportés en Inde est en diminution. La majorité des incidents reportés était localisée au mouillage des ports de la côte Ouest (Kandla) et Est (Haldia, Kakinada). De petits équipements ou des pièces détachées ont été volées, sans violence envers les équipages.

Les deux incidents de la catégorie conflict spillover ont eu lieu en dehors de la ZEE indienne.

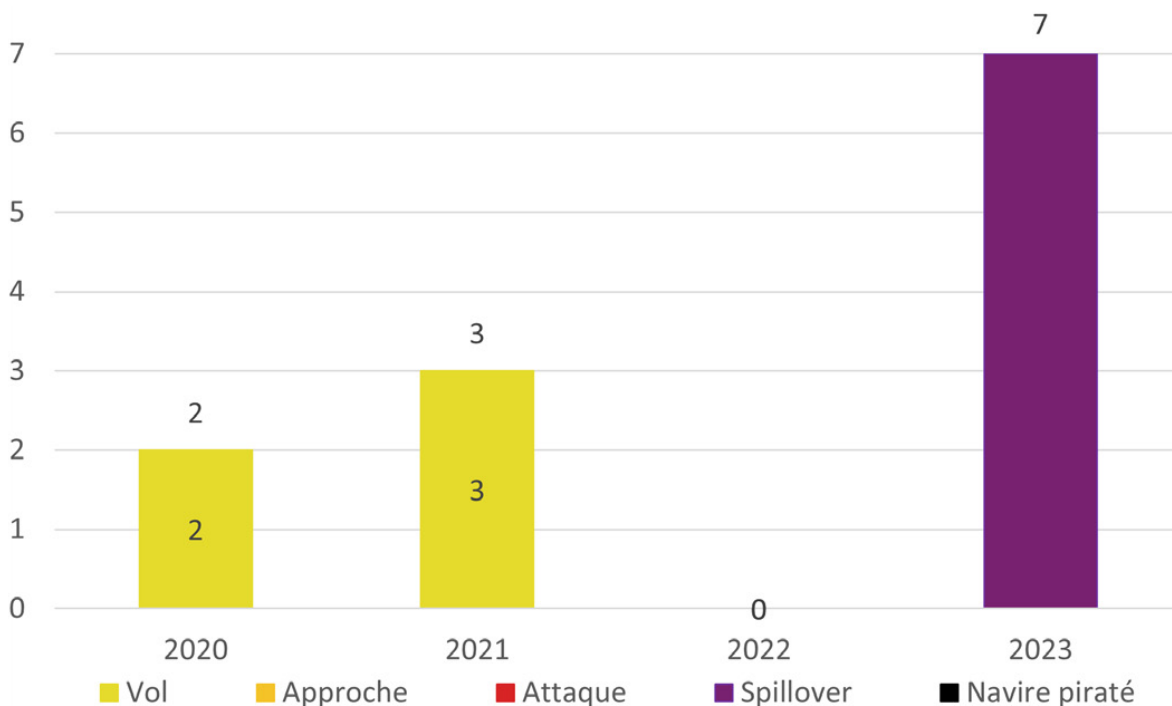
## Bangladesh



Un seul incident a été reporté cette année au Bangladesh. Cet incident concerne un vol à bord d'un navire de commerce au mouillage de Chittagong.

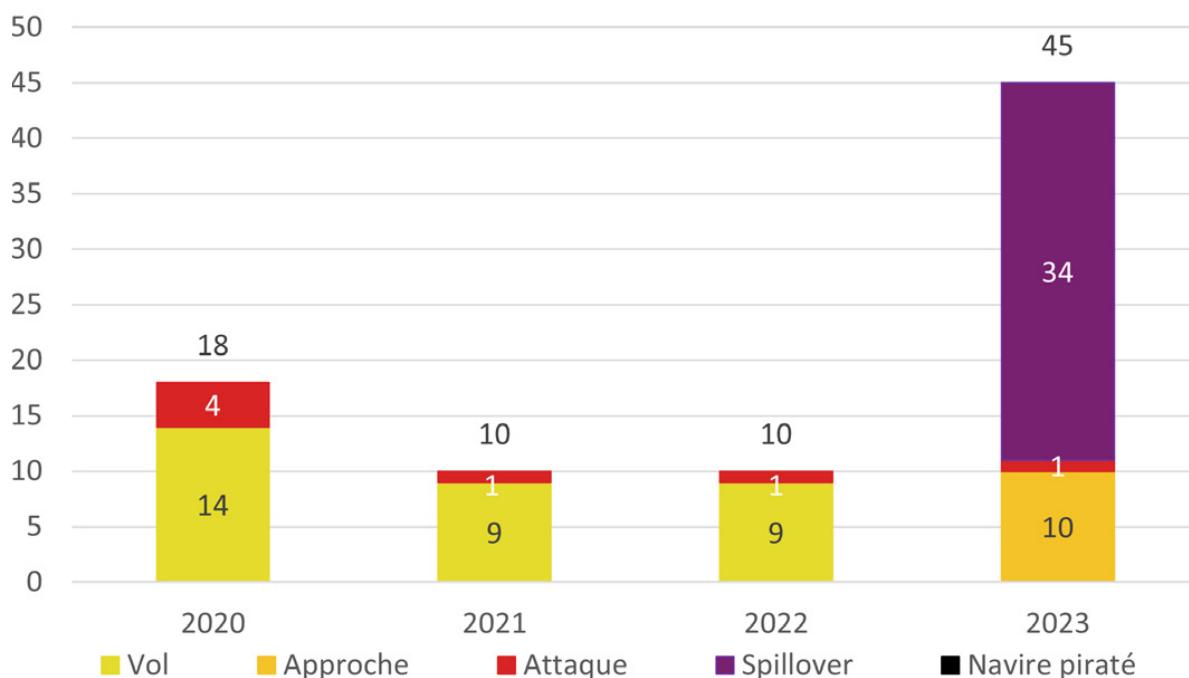
En revanche, trois autres incidents enregistrés apparaissent en annexe et concernent des conflits entre pêcheurs. Ces derniers ont toujours lieu avec violence, les voleurs ayant fait usage de couteaux ou d'armes à feu entraînant des blessures graves voire des morts.

## Oman



Hors des sept cas de débordement des conflits armés au large d'Oman, le pays ne semble pas avoir connu de problématique de piraterie ou de crime maritime. Il s'agit principalement d'approches par des navires de garde-côtes, parfois armés mais rarement violents (un seul cas sur les sept, pour lequel le navire contrôlé a refusé de s'arrêter).

## Yémen

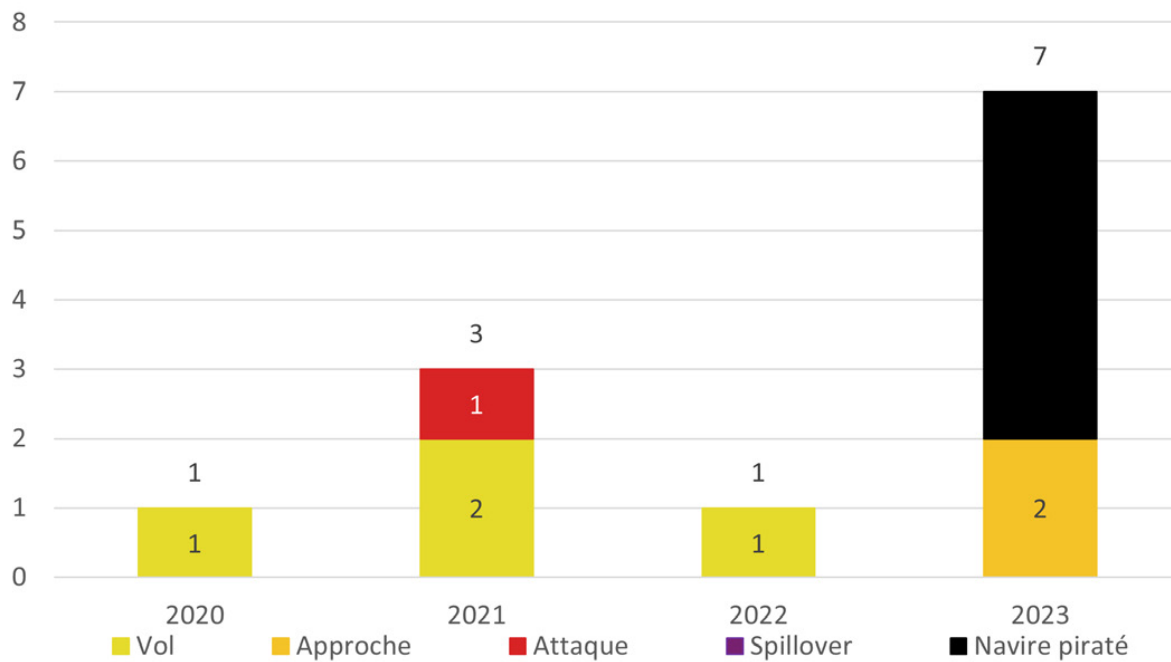


Au 15 novembre 2023, huit incidents avaient été reportés : hormis l'attaque d'un vraquier à 10 nautiques des côtes de Zuqar Island, ces incidents correspondaient à des approches suspectes de bâtiments de commerce par des skiffs. La bonne application des mesures de protection telles que les manœuvres évasives et les tirs de semonce des équipes de protection armées ont généralement suffi à les faire fuir.

Depuis cette date, les incidents ont changé de nature et se sont multipliés. Les débordements liés à la prise de position des houthis en soutien du Hamas dans le conflit avec Israël ont donné lieu à 34 incidents comptabilisés en date du 31 décembre 2023.

Après des approches par des hommes lourdement armés embarqués sur des skiffs voire par hélicoptère (détournement du 19 novembre, largement médiatisé), les attaques se sont intensifiées en impliquant drones et frappes de missiles depuis la terre sur des navires marchands et certains navires militaires.

## Somalie

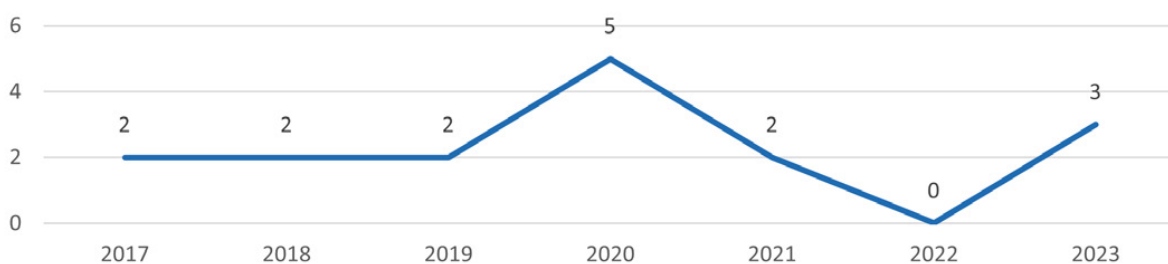


Le nombre d'incidents est resté à un niveau faible jusqu'au 22 novembre 2023, se limitant aux approches suspectes de deux navires de commerce à la même position et à quelques heures d'intervalle.

Le 26 novembre, l'abordage du M/V Central Park entre Djibouti et Aden a pu laisser penser à un incident de type piraterie perpétré par un groupe de pirates somaliens dont 5 ont été capturés par un navire américain. L'enchaînement des événements autour de cet incident et la conjonction d'incidents en lien avec la prise de position des houtis, rend contestable la classification de cet incident en tant que cas de piraterie.

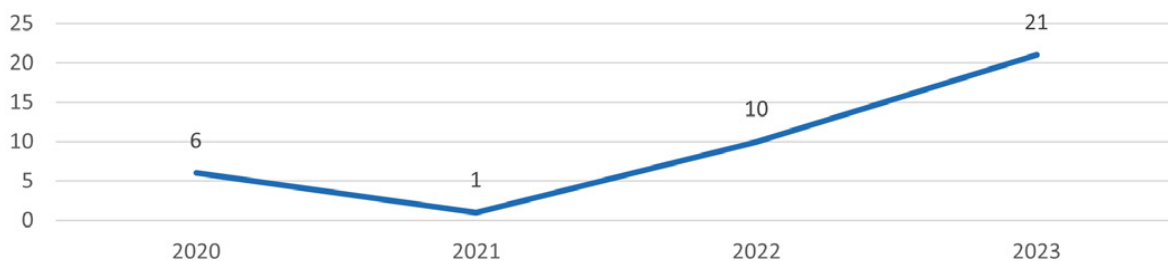
Depuis cet incident cependant, une série de saisies de navires de pêche (4 à 5 cas recensés depuis) au large du Puntland fait craindre la résurgence du phénomène de piraterie. Deux de ces cas ont été assez clairement reliés à la situation politique électorale agitée, les autres peuvent faire craindre l'emploi par les pirates de ces navires comme bateau mère de leurs attaques comme cela a pu être le cas pour l'attaque au large, le 14 décembre, d'un navire dont 18 membres d'équipages sont toujours aux mains des pirates.

## Mozambique



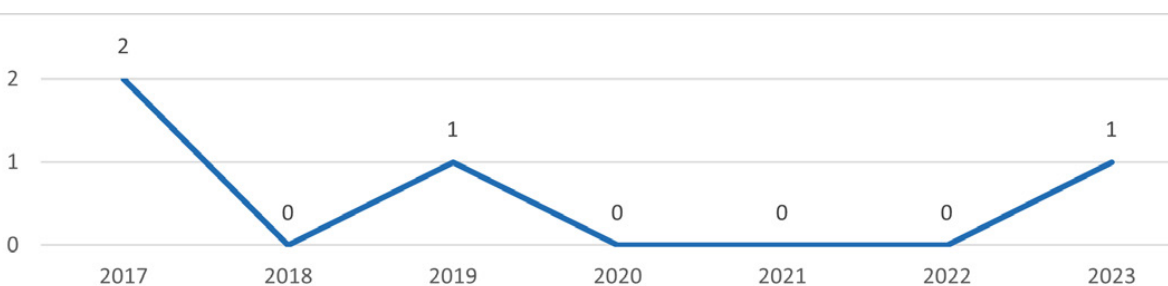
Les trois incidents de 2023 concernaient des vols à bord de navires de commerce, sans arme ni violence.

## Île Maurice



Les reports de vols sans violence ont doublé par rapport à l'an passé. Ils concernent des yachts au mouillage.

## Kenya



Un seul incident est enregistré depuis 3 ans. Il s'agit d'un vol sans violence sur un câblage. Les auteurs du délit ont été arrêtés par les garde-côtes.



Srl	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human - goods	Authorities informed	
001	11/01/2023	7:45	Other	Sailing	4 skiffs approached up to 0,5 Nm. After taking security measures, the security team observed that the skiffs changed route and left at high speed.
	Yemen	EEZ	12°01N	044°34E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
002	16/01/2023	13:18	Sailing vessel	Sailing	The vessel was shot at in Eritrean waters during a control operation. The vessel returned to the port of Assab.
	Eritrea	TTW	13°03N	042°46E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
003	18/01/2023	5:35	Other	Anchored	A man climbed onto the vessel, cut and stole 20m of hawser. He was spotted in the water under the quay. A Kenyan Coast Guards boat quickly arrived as they were patrolling the area. The man tried to flee on a surfboard but was recovered by the Coast Guards.
	Kenya	EEZ	04°04S	039°39E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes - with intervention	
004	19/01/2023	14:30	Chemical Tanker	Anchored	3 men boarded. The master raised the alarm, hearing the alarm, the men jumped into the water and escaped in a waiting small fishing boat.
	India	EEZ	22°48N	070°00E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Nil	Unknown	
005	09/02/2023	13:40	Tanker	Sailing	1 boat approached at a distance of 0,4nm. The security team showed their weapons. The boat abandoned the pursuit after 1 hour.
	Yemen	EEZ	12°15N	044°16E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
006	10/02/2023	23:30	Chemical Tanker	Sailing	A drone hit the foreshot of the ship.
	Oman	Int. Waters	16°40N	065°58E	
	Conflict spillover	Unknown	Nil	Yes	
007	15/02/2023	0:00	Fishing vessel	Sailing	10 men onboard 3 fishing boats boarded and began to beat the crew with iron rods, sticks and knives. The men left with some equipments and cargo.
	India	TTW	10°29N	080°02E	
	Other	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	

008	17/02/2023	20:00	Fishing vessel	Sailing	10 armed men fired shots and boarded the trawler. 9 crew jumped overboard, 1 was shot, another suffered knife wounds and 9 crew that remained on board were restrained while the men looted goods worth about 14,000USD. They also damaged the trawler's engine, leaving it to drift until assistance arrived.
	Bangladesh	TTW	21°43N	090°14E	
	Other	Yes - With Use	Ship equipments	Yes - with intervention	
009	18/02/2023	12:00	Fishing vessel	Sailing	8 to 10 men aboard a fishing vessel attacked a fishing trawler. The men stole some items and food before fleeing. 1 crew member died and 5 were reported missing.
	Bangladesh	TTW	21°43N	090°14E	
	Other	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
010	21/02/2023	7:00	Tanker	Sailing	3 skiffs approached at less than 1,5Nm. A larger vessel was spotted in the vicinity. The vessel applied BMP measures and the skiffs aborted their attempt.
	Somalia	Int. Waters	10°27N	064°18E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
011	21/02/2023	7:00	Bulk carrier	Sailing	3 skiffs approached at less than 1,5Nm. A larger vessel was spotted in the vicinity. The vessel applied BMP measures and the skiffs aborted their attempt.
	Somalia	Int. Waters	10°27N	064°18E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
012	02/03/2023	3:10	Unknown	Sailing	2 crafts with 5-6 men onboard each approached within 1nm of the vessel.
	Yemen	Int. Waters	12°12N	060°19E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
013	02/03/2023	12:00	Sailing vessel	Anchored	Some equipment was stolen.
	Mauritius	TTW	20°08N	057°47E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
014	03/03/2023	0:00	Sailing vessel	Anchored	Some equipment was stolen.
	Mauritius	TTW	20°20S	057°21E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
015	05/03/2023	12:00	Sailing vessel	Anchored	Some equipment was stolen.
	Mauritius	TTW	19°59S	057°36E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	

016	17/03/2023	1:50	Bulk carrier	Sailing	1 skiff approached up to 1Nm. The skiff fired in direction of the vessel, then the armed security team replied with warning shots, causing the skiff to move away.
	Yemen	TTW	14°13N	042°44E	
	Attack/boarding	Yes - With Use	Nil	Yes	
017	01/04/2023	23:00	Other	Anchored	2 men boarded and stole furniture. They fled after being seen by the duty crew member.
	Mozambique	TTW	14°33S	040°38E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
018	06/04/2023	0:00	Fishing vessel	Anchored	The fishing vessel was reported stolen.
	Mauritius	TTW	20°03S	057°41E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
019	10/04/2023	9:00	Tanker	Sailing	A fishing boat towing 3 skiffs was seen. 1 of the skiffs approached with 4 men onboard. Seeing the armed guards, they didn't come closer than 0,5Nm.
	Yemen	EEZ	14°47N	053°30E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
020	17/04/2023	8:30	Bulk carrier	Anchored	Men boarded and stole engine spares before escaping.
	India	TTW	22°01N	088°04E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
021	24/04/2023	20:00	Tanker	Anchored	5 men boarded and escaped with some equipment.
	India	TTW	22°45N	070°00E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
022	25/04/2023	13:44	Cargo ship	Sailing	A skiff approached the vessel at high speed. After several hours, the crew noticed that the skiff was no longer following and was joining 2 other skiffs.
	Yemen	Int. Waters	12°12N	061°22E	
	Other	Unknown	Nil	Yes	
023	27/04/2023	12:25	Chemical Tanker	Sailing	Iran news has stated that the vessel was seized by the Navy of the Islamic Republic of Iran (not the Revolutionary Guard Corps). The vessel issued a distress call during the seizure, and AIS was switched off.
	Islamic Republic of Iran	EEZ	24°46N	058°15E	
	Conflict spillover	Unknown	Nil	Yes	

024	28/04/2023	3:00	Sailing vessel	Sailing	3 skiffs with 3-4 men on each approached. As the security team opened fire, they replied. They are identified as yemenites coast-guards.
	Yemen	TTW	15°25N	052°07E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
025	03/05/2023	2:30	Chemical Tanker	Sailing	The ship was forced by the Iranian Coast Guards to change course and sail towards Iranian waters. The AIS was cut off about 20 minutes later.
	Oman	EEZ	26°37N	056°39E	
	Conflict spillover	Unknown	Nil	Yes	
026	15/05/2023	0:00	Sailing vessel	Anchored	The sailing vesse was stolen.
	Mauritius	TTW	20°21S	057°22E	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
027	25/05/2023	19:15	Tanker	Anchored	6 to 8 men armed with knives boarded. The alarm was raised and the crew mustered, the men fled with some stores. The coast guard boarded the ship for investigations.
	Bangladesh	TTW	22°16N	091°48E	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes	Ship equipments	Yes - with intervention	
028	31/05/2023	0:00	Sailing vessel	Anchored	The sailing vessel was stolen.
	Mauritius	TTW	19°59S	057°36E	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
029	04/06/2023	12:35	Bulk carrier	Sailing	3 small crafts with armed men on board stayed around the ship during 30 minutes. The vessel made a distress call, carried out evasive manoeuvres and the crafts left.
	Oman	TTW	26°26N	056°11E	
	Conflict spillover	Unknown	Nil	Yes - with intervention	
030	05/06/2023	0:00	Sailing vessel	Anchored	Men boarded and stole some items before escaping unnoticed.
	Mauritius	TTW	20°01S	057°34E	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
031	14/06/2023	0:00	Sailing vessel	Anchored	Men stole an unmanned, moored vessel.
	Mauritius	TTW	20°01S	057°34E	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	

032	22/06/2023	0:00	Sailing vessel	Anchored	The sailing vessel was stolen.
	Mauritius	TTW	19°59S	057°36E	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
033	23/06/2023	0:00	Sailing vessel	Anchored	Men boarded and escaped with some equipment.
	Mauritius	TTW	20°11S	057°49E	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
034	23/06/2023	0:00	Sailing vessel	Anchored	Men boarded and escaped with some equipment.
	Mauritius	TTW	20°11S	057°49E	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
035	27/06/2023	6:00	Tanker	Sailing	2 skiffs with 5-6 men onboard each, armed with weapons identified as AK-47, approached at 600-800yards . The master made a distress call and the armed security team showed their weapons. The skiffs changed course and left the area.
	Yemen	TTW	14°50N	042°34E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
036	30/06/2023	0:00	Sailing vessel	Anchored	Men boarded and escaped with some equipment.
	Mauritius	TTW	20°20S	057°21E	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
037	05/07/2023	1:00	Chemical Tanker	Sailing	An Iranian vessel approached but left the scene when the US Navy arrived closeby.
	Oman	EEZ	24°01N	058°47E	
	Conflict spillover	No	Nil	Yes - with intervention	
038	05/07/2023	1:59	Tanker	Sailing	The vessel was called on VHF by the Iranian navy and asked to stop. As the vessel continued on its way, the Iranian vessel aimed shots at the funnel. The vessel responded by increased speed and changing course as advised by a coalition warship.
	Oman	EEZ	24°01N	058°50E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
039	06/07/2023	0:00	Tanker	Sailing	The vessel was seized by unidentified Iranian forces on suspicion of smuggling.
	Bahrain	EEZ	27°07N	051°01E	
	Conflict spillover	Unknown	Nil	Yes	

040	16/07/2023	0:00	Sailing vessel	Anchored	Men boarded and stole some items.
	Mauritius	TTW	20°24S	057°42E	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
041	16/07/2023	12:30	Bulk carrier	Anchored	Men boarded the vessel and escaped with some ship's stores.
	Mozambique	TTW	19°55S	035°05E	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
042	17/07/2023	0:00	Fishing vessel	Sailing	10 men armed with guns from a fishing vessel boarded 2 trawlers and stole some items.
	Bangladesh	EEZ	22°41N	090°39E	
	Other	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
043	20/07/2023	0:00	Fishing vessel	Anchored	Men boarded and stole some items.
	Mauritius	TTW	19°42S	063°22E	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
044	16/08/2023	8:00	Container ship	Sailing	4 boats flying Iranian flags approached and were taking pictures of the vessel. The master sounded the emergency signal, crew mustered and the boats left.
	Bahrain	EEZ	26°54N	050°59E	
	Conflict spillover	0	Nil	Yes	
045	18/08/2023	9:45	Unknown	Anchored	Men boarded the vessel and stole some items.
	Mauritius	TTW	20°00S	057°41E	
	Robbery/Theft/ Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
046	22/08/2023	23:00	Unknown	Sailing	At least 35 Indian fishermen were allegedly assaulted and robbed by Sri Lankan men in speedboats in 7 separate incidents during 2 days. Several fishermen were hurt and various items were stolen.
	India	EEZ	10°27N	080°11E	
	Other	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
047	27/08/2023	11:30	Cargo ship	Sailing	1 skiff with 6 men on board approached up to within 0,4Nm. After the armed security team onboard displayed their weapons, the skiff left.
	Eritrea	EEZ	13°05N	043°05E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	

048	13/09/2023	0:20	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported by VHF 16 that she has been forced to divert her course to Iranian waters where he went adrift for 8 hours. Then, she was authorised to pursue his journey to Oman.
	Oman	TTW	26°28N	056°36E	
	Conflict spillover	Unknown	Nil	Yes	
049	20/09/2023	17:30	Chemical Tanker	Anchored	A small craft was seen leaving the side of the vessel. 2 marring ropes were reported missing.
	India	TTW	17°02N	082°26E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
050	22/09/2023	9:00	Sailing vessel	Drifting	A pleasure boat was stolen.
	Mauritius	TTW	18°55S	052°38E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
051	22/09/2023	14:00	Fishing vessel	Drifting	An abandoned fishing boat was picked up by the authorities. This boat is suspected of being involved in the theft of the pleasure boat reported the same day.
	Mauritius	TTW	18°55S	052°38E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
052	25/09/2023	14:30	Fishing vessel	Sailing	7 fishermen armed with sharp weapons boarded, assaulted the crew and fled with devices and equipments.
	India	TTW	10°02N	079°52E	
	Other	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
053	25/09/2023	19:00	Fishing vessel	Sailing	8 fishermen armed with iron and plastic pipes boarded, assaulted the crew and fled with devices and equipments.
	India	TTW	09°49N	079°51E	
	Other	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
054	27/09/2023	15:45	Cargo ship	Sailing	2 skiffs approached. 1 came within 0.4nm of the cargo vessel and maintained a speed of 25kts in the same course as the cargo. Armed security team onboard the cargo revealed their weapons and the boat changed direction. The crewmembers reported 6 unarmed men onboard the craft, which was described to be 8-12m long and 1m wide with a black or grey hull.
	Yemen	EEZ	12°30N	043°29E	
	Suspicious approach	No	Nil	Yes	
055	09/10/2023	0:00	Other	Berthed	A pleasure craft was stolen and recovered 2 days later.
	Mauritius	TTW	20°29S	057°21E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	

056	18/10/2023	12:00	Other	Berthed	Men boarded and stole some diving equipment.
	Mauritius	TTW	20°09S	057°45E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
057	25/10/2023	16:30	Other	Berthed	Men boarded and stole some ship stores.
	Mauritius	TTW	20°00S	057°45E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Stores	Yes	
058	04/11/2023	2:00	Fishing vessel	Sailing	4 fishermen armed with wooden log boarded, assaulted the crew and fled with devices and equipments.
	India	TTW	10°09N	079°59E	
	Other	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
059	13/11/2023	22:35	Chemical Tanker	Sailing	8-10 men armed with knives, axe and steel rods boarded. The duty crew raised the alarm and the men fled with ship stores.
	India	TTW	22°48N	069°59E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes - with intervention	
060	14/11/2023	9:50	Passenger ship	Sailing	1 skiff with 4 men armed men approached within 0,5Nm. No further interaction.
	Islamic Republic of Iran	EEZ	24°00N	060°33E	
	Suspicious approach	Yes	Nil	Yes	
061	15/11/2023	0:00	Other	Sailing	The destroyer intercepted a drone.
	Yemen	EEZ	16°30N	041°12E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
062	19/11/2023	11:00	Cargo ship	Sailing	The vessel was hijacked and diverted to Saleef harbour, the crew being taken hostage.
	Yemen	EEZ	14°50N	041°55E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
063	22/11/2023	6:00	Fishing vessel	Sailing	Reports said that the attack was in response to alleged illegal, unreported, and unregulated fishing (IUUF). Men boarded and took 18 crew members.
	Somalia	EEZ	10°01N	051°53E	
	Other	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	



064	22/11/2023	3:50	Container ship	Sailing	A drone exploded on the deck.
	india	EEZ	16°29N	067°31E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
065	23/11/2023	0:00	Other	Sailing	The destroyer shot down multiple one-way attack drones while on patrol.
	Yemen	EEZ	16°15N	041°13E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
066	25/11/2023	10:09	Cargo ship	Sailing	An entity claiming to be the Yemeni authorities ordered the ship to change course.
	Yemen	TTW	13°37N	042°37E	
	Conflict spillover	Unknown	0	0	
067	26/11/2023	6:00	Bulk carrier	Sailing	2 skiffs with 8 men wearing military uniform approached to within 0.5Nm. They then abandoned their pursuit.
	Yemen	EEZ	11°25N	045°03E	
	Conflict spillover	Unknown	Nil	Yes	
068	26/11/2023	6:01	Tanker	Sailing	5 armed men boarded and seized the vessel. All 22 crew locked themselves in citadel. As the men failed to break into the safe room, they left the vessel. They were pursued and arrested by an US destroyer.
	Yemen	EEZ	12°09N	044°16E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
069	27/11/2023	6:43	Container ship	Sailing	A small craft with 3 men onboard approached but did not come closer than 0,6Nm.
	Yemen	EEZ	12°15N	046°02E	
	Suspicious approach	No	Nil	Yes	
070	29/11/2023	4:20	Cargo ship	Sailing	A bulk carrier reported by VHF that it was being followed at high speed by a skiff. A warship immediately headed towards the bulk carrier, sent a helicopter and warned another ship which then saw the skiff heading to Yemen.
	Yemen	EEZ	11°51N	045°02E	
	Suspicious approach	Yes	Nil	Yes - with intervention	
071	29/11/2023	8:00	Other	Sailing	A drone was shot down.
	Yemen	EEZ	14°09N	042°28E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

072	29/11/2023	11:06	Fishing vessel	Sailing	6 to 8 men armed with firearms boarded and diverted the vessel to the port.
	Somalia	TTW	11°34N	049°55E	
	Other	Yes - With Use	Nil	Yes	
073	01/12/2023	21:10	Tanker	Anchored	The duty crew noticed the aft station stores missing.
	Mozambique	TTW	14°32S	040°39E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
074	03/12/2023	6:10	Bulk carrier	Sailing	A naval missile exploded near the ship. In a second attack, the projectile exploded above the crane of the deck.
	Yemen	EEZ	15°16N	041°42E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
075	03/12/2023	12:30	Container ship	Sailing	An armed drone attacked the ship.
	Yemen	EEZ	15°16N	041°42E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
076	03/12/2023	13:30	Bulk carrier	Sailing	The vessel was struck by an unidentified object and the vessel's crew retreated to the citadel without any injury or damage.
	Yemen	EEZ	13°03N	043°06E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
077	06/12/2023	7:18	Tanker	Sailing	Sighting of a drone which was shot down by a missile from a warship.
	Yemen	EEZ	14°25N	042°12E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
078	07/12/2023	22:45	Unknown	Sailing	An entity claiming to be the Yemeni authorities ordered the ship to change course.
	Yemen	EEZ	14°17N	042°14E	
	Conflict spillover	Unknown	Nil	Yes	
079	09/12/2023	18:20	Tanker	Sailing	An entity claiming to be the Yemeni authorities ordered the ship to change course.
	Yemen	EEZ	14°52N	042°02E	
	Conflict spillover	Unknown	Nil	Yes	

080	09/12/2023	19:30	Other	Sailing	2 drones, launched from al Hodeidah with unclear target, were intercepted by military means.
	Yemen	EEZ	14°24N	042°12E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
081	10/12/2023	17:40	Bulk carrier	Sailing	Two missed drone attacks targeted the ship and were spotted by the crew at two different positions.
	Yemen	EEZ	14°49N	041°46E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
082	11/12/2023	18:00	Bulk carrier	Sailing	The vessel reported to have sighted 3 drones.
	Yemen	EEZ	14°10N	042°08E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
083	11/12/2023	21:00	Tanker	Sailing	Military authorities provided assistance to a ship hit by a missile attack. A fire broke out onboard, but the crew is safe.
	Yemen	EEZ	13°17N	042°59E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
084	13/12/2023	5:00	Unknown	Sailing	5 to 6 skiffs with crews of 3 men each, seemingly wearing grey uniforms, approached to within 0.8Nm. The skiffs had a machine gun mounted on the bow.
	Oman	EEZ	18°37N	058°52E	
	Conflict spillover	Unknown	Nil	Yes	
085	13/12/2023	7:10	Tanker	Sailing	2 missiles operated by Houthi militants were fired. The first was intercepted when the second fell in the sea, about 0.1Nm from the stern of the target vessel.
	Yemen	EEZ	15°03N	041°46E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
086	14/12/2023	11:46	Container ship	Sailing	A missile fell into the water, 0.1 Nm off the ship's port quarter.
	Yemen	EEZ	13°41N	042°38E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
087	14/12/2023	14:40	Cargo ship	Sailing	A skiff with 4 men boarded. The crew mustered in the citadel but the assailants broke the room. They diverted the ship to Somalia.
	Somalia	Int. Waters	12°03N	061°20E	
	Hijack/Kidnapping	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	

088	15/12/2023	6:18	Cargo ship	Sailing	The vessel was targeted by a missile or drone fired from Houthi-controlled territory in Yemen. The missile reportedly hit the port side of the ship and a container fell overboard due to the explosion. The vessel broadcasted "fire on deck" via the VHF.
	Yemen	EEZ	14°00N	042°25E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
089	15/12/2023	10:00	Cargo ship	Sailing	The vessel was hit by a missile causing fire. The vessel broadcasted a distress call via the VHF to inform nearby warships.
	Yemen	EEZ	13°04N	042°59E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
090	15/12/2023	13:30	Sailing vessel	Sailing	A sailing yacht was seen escorted by 2 skiffs towards Mocha, Yemen. It broadcasted a distress call via VHF to inform nearby warships.
	Yemen	EEZ	13°08N	043°05E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
091	17/12/2023	12:00	Other	Sailing	The vessel was approached by 4 skiffs at high speed and close range.
	Yemen	TTW	12°32N	043°26E	
	Suspicious approach	Unknown	Nil	Yes	
092	18/12/2023	4:53	Container ship	Sailing	The vessel reported that a missile had been fired from Houthi-controlled territory. The missile reportedly missed the ship and fell into the water. The explosion occurred 2 Nm from the ship's quarters.
	Yemen	EEZ	13°22N	042°44E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
093	18/12/2023	6:00	Tanker	Sailing	The vessel suffered an explosion on its port side after being hit by several projectiles launched from Houthi-controlled areas of Yemen. A U.S. Navy ship came to its assistance. The ship's water tank was reportedly damaged, but the crew was declared safe.
	Yemen	EEZ	13°14N	042°52E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes - with intervention	
094	18/12/2023	8:58	Bulk carrier	Sailing	The master reported that a craft with several armed men on board approached. Warning shots were fired by the security team. The craft then changed course.
	Yemen	EEZ	13°09N	043°03E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
095	18/12/2023	10:28	Tanker	Sailing	5 skiffs with armed men onboard approached.
	Yemen	EEZ	12°18N	043°55E	
	Suspicious approach	Yes	Nil	Yes	

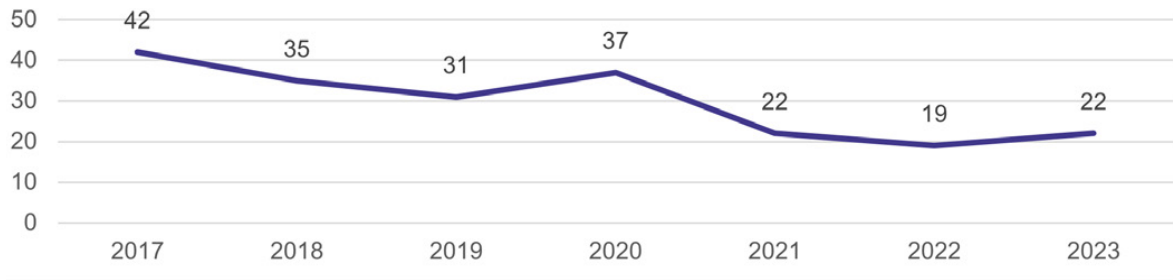
096	18/12/2023	16:50	Cargo ship	Sailing	2 Uncrewed Aerial Systems circled the vessel from about 0,1Nm away before disappearing.
	Yemen	EEZ	12°08N	044°18E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
097	19/12/2023	5:30	Cargo ship	Sailing	4 small boats with 4 to 5 men on board each approached to within 0.5Nm before moving away. The master reports that no hails were heard and no weapons were sighted.
	Djibouti	EEZ	12°21N	043°35E	
	Other	No	Nil	Yes	
098	22/12/2023	12:22	Fishing vessel	Sailing	A dhow (traditional sailing vessel) was hijacked by 20 heavily armed men from a skiff.
	Somalia	TTW	07°43N	050°03E	
	Hijack/Kidnapping	Yes - With Use	Nil	Yes	
099	22/12/2023	12:00	Bulk carrier	Sailing	The vessel faced total GPS jamming while sailing about 25NM off Aqaba.
	Jordan	0	26°10N	034°50E	
	Other	No	Nil	Yes	
100	23/12/2023	6:07	Tanker	Sailing	The vessel reported an attack by an uncrewed aerial system (UAS) causing an explosion and fire.
	India	EEZ	18°42N	067°50E	
	Conflict spillover	Unknown	Nil	Yes	
101	23/12/2023	12:00	Tanker	Sailing	The vessel reported an attempted attack in the Southern Red Sea.
	Yemen	EEZ	13°58N	042°30E	
	Conflict spillover	Unknown	Nil	Yes	
102	23/12/2023	13:24	Fishing vessel	Sailing	A dhow (traditional sailing vessel) was hijacked by heavily armed men around Eyl.
	Somalia	EEZ	0	0	
	Hijack/Kidnapping	Yes - With Use	Nil	Yes	
103	23/12/2023	16:08	Tanker	Sailing	The vessel was hit by a drone while sailing in the Southern Red Sea.
	Yemen	EEZ	14°34N	042°02E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	

104	25/12/2023	17:10	Cargo ship	Sailing	An entity claiming to be the Yemeni Navy ordered the vessel to alter course to Yemen. The vessel turned off AIS and increased speed.
	Yemen	EEZ	15°24N	041°47E	
	Conflict spillover	No	Nil	Yes	
105	26/12/2023	12:25	Container ship	Sailing	The vessel reported being targeted by an aerial missile while transiting through the South Red Sea. The missile missed the vessel.
	Yemen	TTW	15°11N	041°44E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
106	26/12/2023	22:00	Fishing vessel	Sailing	The dhow (traditional sailing vessel) was hijacked off Ras Hafun and reported to be heading towards the IRTC.
	Somalia	EEZ	11°10N	051°48E	
	Hijack/Kidnapping	Unknown	Nil	Yes	
107	27/12/2023	17:00	Sailing vessel	Anchored	The owner of a sailing boat reported that the propeller of its inboard engine has been stolen.
	Mauritius	Int. Waters	20°00N	057°34E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
108	28/12/2023	15:10	Tanker	Sailing	The vessel reported an explosion about 8 NM ahead, which might be an airborne intercepted missile. It reported at the same time the sighting of a drone hovering at a height of 300-400 metres.
	Yemen	EEZ	15°20N	041°28E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
109	30/12/2023	10:58	Fishing vessel	Sailing	A fishing dhow (traditional sailing vessel) has been boarded and hijacked by 4 men before being diverted to an anchorage area.
	Somalia	EEZ	10°25N	051°30E	
	Hijack/Kidnapping	Yes - With Use	Nil	Yes	
110	30/12/2023	16:55	Container ship	Sailing	The vessel reported several explosions on the port bow, without damages involved.
	Yemen	TTW	14°12N	042°12E	
	Conflict spillover	Yes - With Use	Nil	Yes	
111	31/12/2023	2:47	Unknown	Sailing	3 skiffs approached the vessel on its port side and shots were exchanged.
	Yemen	TTW	15°03N	042°07E	
	Suspicious approach	Yes - With Use	Nil	Yes	

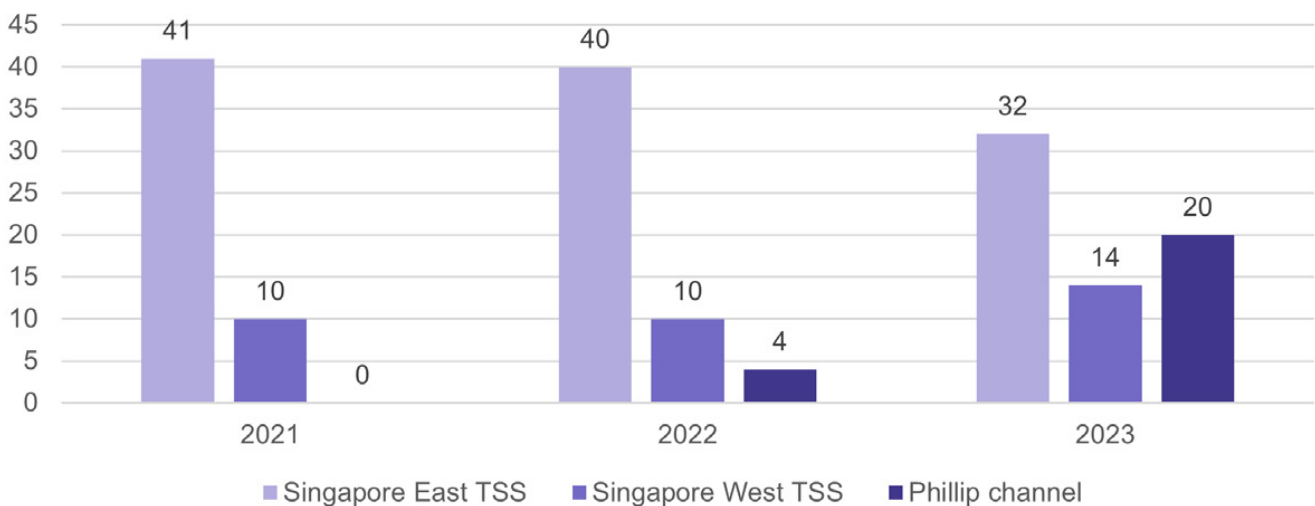


## D

## ASIE DU SUD-EST &amp; PACIFIQUE

**Analyse par État côtier****Indonésie - hors détroit de Singapour**

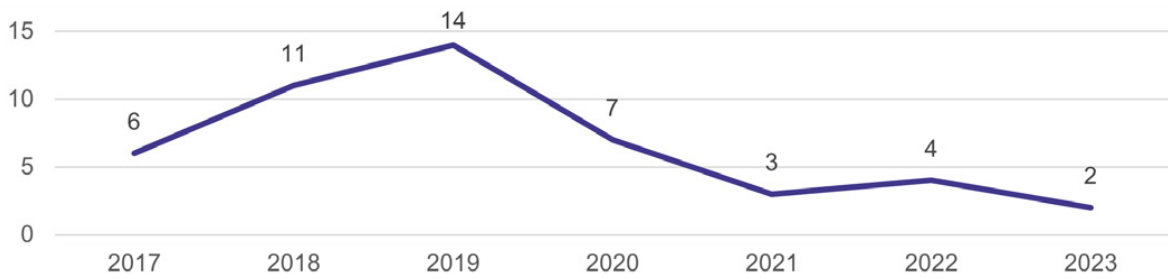
On observe une légère hausse des incidents cette année. Il s'agit principalement de vols ou tentatives de vol par des hommes armés, pour la plupart sur des navires au mouillage. La présence d'armes blanches est fréquente ainsi que les menaces envers les équipages, sans toutefois faire de blessés.

**Détroit de Singapour**

Les événements de 2023 sont plus concentrés sur les extrémités du détroit de Singapour que lors des années précédentes. On remarque également une augmentation de la criminalité maritime dans la zone du Phillip Channel.

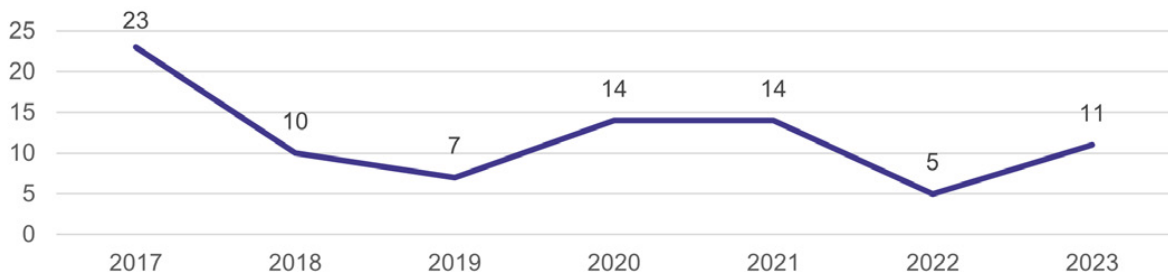


## Malaisie



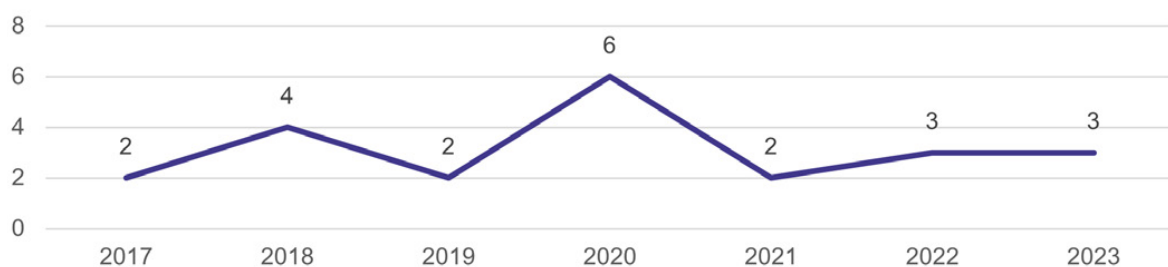
Uniquement deux incidents ont été reportés : le premier concerne un vol de moteur hors-bord sans violence, sur un navire à quai, dans le port de Sandakan (île de Bornéo). Le second correspond à une tentative de vol sur un vraquier.

## Philippines



Après une accalmie en 2022, les incidents ont augmenté aux Philippines. Ils ont eu lieu presque exclusivement sur des navires au mouillage de Manille. Les approches sont nocturnes et principalement sans violence.

## Vietnam



Le nombre d'incidents au Vietnam reste stable et anecdotique. Il s'agit de vols de petits matériels qui ont lieu discrètement dans le port de Vung Tau.

Srl	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human - goods	Authorities informed	
001	04/01/2023	5:55	Tug	Sailing	3 - 4 men boarded and stole an unknown amount of scrap metal.
	Singapore	TTW	01°17N	104°10E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes - with intervention	
002	05/01/2023	9:00	Tug	Sailing	3 sampans came alongside and 10 men boarded and stole an unknown amount of scrap metal.
	Singapore	TTW	01°19N	104°17E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
003	19/01/2023	17:15	Bulk carrier	Sailing	5 men armed with knives were seen onboard by the crew, but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°04N	103°35E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
004	25/01/2023	19:15	Tanker	Anchored	5 men were seen on a small boat around the vessel and one was onboard. The alarm was raised and the crew mustered. The man escaped empty-handed.
	Indonesia	TTW	06°14S	108°25E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	
005	27/01/2023	23:35	Bulk carrier	Sailing	2 men were seen onboard by the crew. They fled empty-handed.
	Singapore	TTW	01°02N	103°39E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	
006	29/01/2023	0:00	Bulk carrier	Anchored	4 men were seen onboard by the crew. They fled empty-handed.
	Indonesia	TTW	05°30S	105°17E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Unknown	
007	01/02/2023	3:40	Tug	Sailing	2 men boarded and stole metal scrap.
	Singapore	TTW	01°17N	104°09E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	

008	02/02/2023	17:45	Bulk carrier	Sailing	9 men armed with knives boarded.
	Singapore	TTW	01°03N	103°37E	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes	Unknown	Yes	
009	04/02/2023	2:00	Bulk carrier	Sailing	4 men boarded and were seen inside the steering gear compartment. They fled empty-handed.
	Singapore	TTW	01°11N	103°24E	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Nil	Yes	
010	08/02/2023	9:30	Tug	Sailing	Some men boarded and scrap metal was stolen.
	Singapore	TTW	01°11N	103°52E	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
011	15/02/2023	4:15	Bulk carrier	Sailing	5 men armed with knives were seen inside the steering gear compartment. They fled empty handed.
	Singapore	TTW	01°16N	104°10E	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes	Nil	Yes	
012	15/02/2023	5:10	Bulk carrier	Sailing	2 men armed with knives were spotted in the engine room and escaped with some items.
	Singapore	TTW	01°15N	104°12E	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
013	16/02/2023	22:30	Bulk carrier	Sailing	Men boarded and stole some engine spares before escaping unnoticed.
	Singapore	TTW	01°04N	103°42E	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Ship equipments	Yes	
014	18/02/2023	4:20	Bulk carrier	Sailing	6 men were spotted in the engine room. They fled empty-handed.
	Malaysia	TTW	01°16N	104°13E	
	Robbery/Theft/ Attempt	No	Nil	Yes	
015	23/02/2023	1:30	Bulk carrier	Sailing	6 men armed with knives were spotted in the engine room. A crewmember threw tools at the men and was injured when the intruders threw them back. The men fled empty-handed
	Singapore	TTW	01°08N	103°29E	
	Robbery/Theft/ Attempt	Yes - With Use	Nil	Yes	

016	23/02/2023	20:54	Tanker	Anchored	3 men were spotted on board a tanker, with 2 other men on a small boat alongside. The bridge was notified and the men fled. Engine spares were missing.
	Indonesia	TTW	05°29S	105°17E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
017	02/03/2023	15:30	Bulk carrier	Sailing	4 men boarded the vessel but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°03N	103°37E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	
018	09/03/2023	19:00	Tug	Sailing	The crew of the tug saw people boarding the ship and escaping with scrap metal.
	Singapore	TTW	01°12N	103°32E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
019	10/03/2023	21:18	Bulk carrier	Sailing	The crew discovered 3 men inside the engine room. The men escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°05N	103°34E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	
020	11/03/2023	21:00	Tug	Sailing	10 men used homemade firearms to threaten the crew. After taking control of the ship, the men stole the contents of the barge being pulled by the tugboat. The police confiscated 3 homemade firearms, 4 bullets and 2 knives.
	Indonesia	TTW	03°51S	106°11E	
	Attack/boarding	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
021	12/03/2023	20:50	Container ship	Anchored	The crew noticed the open forecastle store door and raised the alarm. The crew mustered and a search was carried out. Ship's properties were stolen.
	Philippines	TTW	14°35N	120°52E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
022	19/03/2023	12:30	Container ship	Anchored	5 men boarded and stole items of ship's property before escaping.
	Philippines	TTW	14°32N	120°53E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
023	19/03/2023	18:15	Tanker	Anchored	2 men boarded via the anchor chain and broke into the paint store. They were seen by the duty crew, who raised the alarm, and the men fled empty handed.
	Indonesia	TTW	03°55N	098°44E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	

024	26/03/2023	16:00	Tanker	Sailing	4 men with knives were seen boarding the vessel before escaping.
	Singapore	TTW	01°16N	104°16E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Unknown	Yes	
025	29/03/2023	15:56	Tanker	Sailing	4 men armed with knives boarded the vessel. They escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°04N	103°41E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
026	31/03/2023	17:50	Bulk carrier	Sailing	4 men boarded the vessel. They escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°05N	103°34E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	
027	31/03/2023	18:35	Bulk carrier	Sailing	6 men armed with knives boarded the vessel. They fled upon sighting with some ship items.
	Singapore	TTW	01°04N	103°35E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
028	31/03/2023	19:28	Tanker	Sailing	3 men armed with knives boarded the vessel. They escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°03N	103°33E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
029	02/04/2023	16:45	Bulk carrier	Sailing	A man boarded but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°16N	104°12E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	
030	02/04/2023	17:55	Bulk carrier	Sailing	5 men boarded and fled with some engine parts.
	Singapore	TTW	01°08N	103°28E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
031	02/04/2023	20:00	Tanker	Berthed	3 men approached in a small boat and 1 boarded. He was seen by the duty crew and escaped empty-handed.
	Indonesia	TTW	01°46N	101°21E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	

032	04/04/2023	18:02	Container ship	Anchored	Up to 8 men with knives and iron bars boarded the vessel at anchorage. The crew mustered and the men fled with ship properties. One crewmember was injured.
	Philippines	TTW	14°36N	120°52E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes - with intervention	
033	10/04/2023	12:30	Tug	Sailing	The vessel was boarded by men from a small barge. They escaped with stolen scrap metal. The boat was intercepted by the local authorities and 6 Indonesian men were arrested.
	Singapore	TTW	01°17N	104°10E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes - with intervention	
034	13/04/2023	15:36	Tanker	Sailing	4 men boarded a tanker. Nothing was stolen.
	Singapore	TTW	01°04N	103°35E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	
035	14/04/2023	21:30	Container ship	Anchored	A duty crew member on routine round noticed the forward store was broken into and ship's properties were stolen.
	Philippines	TTW	14°33N	120°55E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
036	16/04/2023	21:45	Tanker	Anchored	2 men were spotted near the paint locker by the duty watch. The alarm was raised and the men jumped overboard. They escaped in a small wooden boat with some stores.
	Indonesia	TTW	03°55N	098°46E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
037	16/04/2023	23:00	Container ship	Anchored	The duty crew detected that the paint store padlock had been broken and some ship's stores were stolen.
	Vietnam	TTW	10°09N	107°09E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	No	
038	22/04/2023	1:30	Tug	Sailing	2 men boarded but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°16N	104°08E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	
039	26/04/2023	19:45	Chemical Tanker	Anchored	2 men boarded but were spotted by the duty crew. They fled with some equipment.
	Philippines	TTW	14°33N	120°52E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	

040	30/04/2023	17:36	Tanker	Sailing	4 men boarded but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°15N	104°13E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	
041	30/04/2023	18:01	Container ship	Sailing	2 men boarded but escaped with some equipment after being discovered by the duty crew. Coast guards proceeded to the location for investigations.
	Philippines	TTW	14°32N	120°55E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes - with intervention	
042	09/05/2023	17:00	Tug	Sailing	4 skiffs approached the barge twice but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°07N	103°31E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Nil	Yes	
043	10/05/2023	22:00	Fishing vessel	Anchored	3 men boarded an empty fishing trawler and stole some scrap metal. They were arrested by the Thai Marine Police.
	Thailand	TTW	07°19N	100°57E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes - with intervention	
044	19/05/2023	10:14	Bulk carrier	Anchored	The duty crew on routine rounds noticed the paint store padlock broken and some ship's store were stolen.
	Vietnam	TTW	10°14N	107°02E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	
045	21/05/2023	18:30	Cargo ship	Sailing	5 men (included 1 armed with a long knife) were spotted in the engine room and fled upon sighted with some engine spares parts and some belongings of a crewmember.
	Singapore	TTW	01°02N	103°39E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
046	26/05/2023	12:35	Bulk carrier	Sailing	The duty crew on routine rounds noticed the storeroom was broken into and some properties were missing.
	Singapore	TTW	01°26N	104°30E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes - with intervention	
047	28/05/2023	15:59	Tug	Sailing	3 men boarded and escaped with scrap metals.
	Singapore	TTW	01°12N	103°32E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	

048	29/05/2023	15:00	Bulk carrier	Sailing	4 men were spotted in the engine room. The chief engineer was threatened with a machete and tied up in the engine workshop. He broke free and raised the alarm. The men fled with some personal items and generator spares.
	Singapore	TTW	01°4'28"N	103°42'20"E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
049	02/06/2023	20:00	Bulk carrier	Sailing	3 men armed with knives boarded and fled upon sighted in the engine room.
	Singapore	TTW	01°16N	104°16E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
050	03/06/2023	19:00	Bulk carrier	Berthed	Men boarded the vessel while the crew carried out bunkering operations and store replenishment. They stole the ship's engine spares. The theft was noticed when footprints were discovered at the poop deck and a search was carried out
	Singapore	TTW	01°17N	104°01E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
051	05/06/2023	1:50	Container ship	Anchored	Men boarded the vessel and stole a welding machine, 2 spare fire nozzles, and 1 spanner.
	Philippines	TTW	14°36N	120°50E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
052	11/06/2023	17:35	Bulk carrier	Sailing	4 men armed with knives boarded but escaped empty-handed when they were detected in the steering-gear room.
	Singapore	TTW	01°08N	103°28E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
053	12/06/2023	17:30	Bulk carrier	Sailing	A man armed with a shovel-like weapon was spotted in the steering-gear room, he escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°11N	103°24E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
054	12/06/2023	19:00	Bulk carrier	Sailing	3 men armed with knives were sighted in the engine room but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°05N	103°35E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
055	17/06/2023	15:50	tug	Sailing	Men boarded and escaped with some items.
	Singapore	TTW	01°12N	103°23E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	



056	18/06/2023	20:45	Bulk carrier	Sailing	2 men were spotted in the engine room and escaped with spares parts. A crew member was injured.
	Singapore	TTW	01°16N	104°12E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
057	21/06/2023	3:30	Fishing vessel	Sailing	4 vessels with squid fishing gear whose registration marks and vessel names were covered approached. Feeling threatened, the vessel walked away, and a chase ensued for about half an hour. Then, the ship and crew and various goods were captured by the crew of the squid boat.
	Indonesia	TTW	00°55N	108°50E	
	Other	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
058	21/06/2023	19:05	Tanker	Sailing	2 men armed with knives boarded but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°04N	103°42E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
059	23/06/2023	16:30	Bulk carrier	Sailing	4 men boarded and were spotted in the engine room by the duty crew. They escaped with some engine spare parts.
	Singapore	TTW	01°16N	104°11E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
060	26/06/2023	14:15	Bulk carrier	Sailing	A man boarded but escaped empty-handed after being noticed by the duty crew.
	Singapore	TTW	01°03N	103°36E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Nil	Yes	
061	26/06/2023	20:00	Chemical Tanker	Anchored	3 armed with steel bars were noticed near the engine room by the duty crew. The men threatened a crewman, who managed to escape. The alarm was raised, and the men fled empty handed.
	Indonesia	TTW	01°42N	101°28E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes - with intervention	
062	01/07/2023	1:13	Tug	Sailing	5 men in 2 local boats boarded. The men tried to flee with 100 tons of stolen scrap metal, but the police seized the boats.
	0	TTW	01°13N	103°33E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes - with intervention	
063	02/07/2023	20:45	Tanker	Unknown	1 man boarded the vessel. The duty crew raised the alarm and the man escaped with his accomplices in a boat nearby.
	Indonesia	TTW	06°01S	106°54E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Nil	Yes	

064	04/07/2023	1:00	Tug	Sailing	3 men on a skiff boarded the vessel and stole scrap metal.
	Singapore	TTW	01°16N	104°08E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
065	12/07/2023	0:00	Bulk carrier	Sailing	5 men armed with knives boarded and escaped with some items and spares.
	Singapore	TTW	01°05N	103°33E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
066	13/07/2023	15:45	Bulk carrier	Sailing	The vessel noticed a suspicious wooden boat trying to get on board using improvised ropes. The alarm was raised and the men fled.
	Singapore	TTW	01°11N	103°23E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Unknown	Unknown	
067	15/07/2023	0:00	Bulk carrier	Sailing	4 men were found in the engine room and fled empty-handed.
	Singapore	TTW	01°02N	103°40E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Nil	Yes	
068	15/07/2023	2:10	Bulk carrier	Sailing	5 men boarded but escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°16N	104°14E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Nil	Yes	
069	16/07/2023	2:35	Bulk carrier	Sailing	5 men boarded the vessel. The alarm was raised, and the men fled empty-handed.
	Singapore	TTW	01°08N	103°27E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Nil	Yes - with intervention	
070	19/07/2023	19:25	Tanker	Sailing	3 men armed with knives boarded, and fled when the alarm was raised.
	Indonesia	TTW	01°10N	103°57E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Unknown	
071	22/07/2023	3:37	Bulk carrier	Sailing	6 men armed with knives boarded the vessel and fled with ship stores.
	Indonesia	TTW	01°04N	103°43E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Unknown	Unknown	

072	22/07/2023	21:15	Bulk carrier	Sailing	4 men boarded and fled with some engine spare parts.
	Singapore	TTW	01°08N	103°28E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
073	23/07/2023	14:20	Tug	Sailing	Men boarded a barge towed by a tug and stole some scrap metal. Local authorities arrested the thieves.
	Singapore	TTW	01°17N	104°10E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Unknown	Yes - with intervention	
074	23/07/2023	3:00	Tanker	Anchored	Men boarded the vessel and stole some items.
	Philippines	TTW	13°46N	120°59E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	
075	23/07/2023	3:50	Tanker	Anchored	3 armed men boarded the vessel. The alarm was raised and the men fled with engine parts.
	Indonesia	TTW	05°32S	105°18E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
076	07/08/2023	0:58	Bulk carrier	Sailing	1 man boarded the vessel and stole some engine spare parts. He fled after being spotted by the crew.
	Indonesia	TTW	01°16N	104°16E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Unknown	
077	08/08/2023	12:36	Bulk carrier	Sailing	10 armed men boarded the vessel and threatened a crewmember. The dead man alarm was raised, and the men fled with engine spares.
	Singapore	TTW	01°02N	103°30E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes - with intervention	
078	08/08/2023	22:30	Bulk carrier	Sailing	4 men reportedly armed with knives boarded the vessel and tied up a crew member.
	Singapore	TTW	01°07N	103°34E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Unknown	Yes - with intervention	
079	08/08/2023	21:50	Bulk carrier	Sailing	4 men boarded and stole some engine parts.
	Singapore	TTW	01°02N	103°37E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Unknown	

080	09/08/2023	3:35	Bulk carrier	Sailing	3 men boarded the vessel, threatened the crew with a replica gun and stole some engine spares.
	Singapore	TTW	01°10N	103°34E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
081	11/08/2023	23:58	Container ship	Anchored	8 men armed with guns boarded a container ship. They took a crewman and tied him up. Alarm was raised and the men escaped empty-handed.
	Philippines	TTW	14°35N	120°50E	
	Attack/boarding	Yes	Nil	Yes - with intervention	
082	23/08/2023	18:50	Tanker	Anchored	3 men armed with knives were discovered in the engine room. They threatened the crew and fled with stolen engine parts.
	Indonesia	TTW	01°43N	101°26E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
083	29/08/2023	3:47	Bulk carrier	Berthed	3 men with knives boarded the vessel. After being spotted by the duty crew, they escaped with stolen ship stores.
	Indonesia	TTW	03°47N	098°42E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
084	29/08/2023	17:00	Tanker	Anchored	3 men armed with knives boarded the vessel, stole engine spares and escaped in a small boat.
	Indonesia	TTW	01°42N	101°26E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Unknown	
085	31/08/2023	1:35	Bulk carrier	Sailing	4 men armed with guns were spotted in the engine room. They escaped with some engine spare parts.
	Singapore	TTW	01°03N	103°41E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
086	07/09/2023	0:00	Tug	Sailing	6 men boarded and stole sacks of coal. 1 man was arrested and 2 tons of coal recovered.
	Indonesia	TTW	07°41S	109°05E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
087	05/10/2023	5:54	Fishing vessel	Anchored	Men boarded 5 vessels and stole some engines and ship equipments.
	Indonesia	TTW	08°00S	127°12E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Unknown	

088	07/10/2023	11:40	Cargo ship	Sailing	2 men armed with knives were spotted in the engine room. The alarm was raised, and the men escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°03N	103°40E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Yes	
089	13/10/2023	17:00	Tanker	Sailing	4 men were spotted in the engine room. They fled upon discovery with some engine spare parts.
	Singapore	TTW	01°03N	103°38E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
090	15/10/2023	19:10	Tanker	Sailing	5-6 men armed with knives and poles were spotted in the engine room. 4 crewmen were tied up and 1 was injured. Some engine spare parts were reported stolen.
	Singapore	TTW	01°04N	103°42E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes - with intervention	
091	17/10/2023	6:30	Tanker	Anchored	Men boarded the vessel and stole ship equipment.
	Indonesia	TTW	03°47N	098°41E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Unknown	
092	18/10/2023	5:50	Container ship	Berthed	Men boarded the vessel and left with the rescue boat's outboard motor.
	Malaysia	TTW	05°50N	118°07E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Ship equipments	Unknown	
093	22/10/2023	17:00	Bulk carrier	Sailing	4-5 men with knives were spotted in the engine room, where an engineer was found tied up. The men left empty-handed.
	Singapore	TTW	01°03N	103°36E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
094	24/10/2023	1:13	Bulk carrier	Sailing	4 men armed with knives boarded the vessel and escaped empty-handed.
	Singapore	TTW	01°09N	103°27E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Unknown	
095	27/10/2023	19:30	Bulk carrier	Sailing	3 to 4 men boarded the vessel. After being spotted, they injured the master with a knife and escaped empty-handed.
	Indonesia	TTW	01°24N	103°03E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Nil	Yes	

096	02/11/2023	0:00	Cargo ship	Anchored	5 men wearing masks and carrying knives threatened the duty crew and escaped with generator spares.
	Indonesia	TTW	01°43N	101°26E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	
097	05/11/2023	18:50	Bulk carrier	Anchored	During security rounds, the watchman noticed footprints on the deck and observed paint store's padlock broken and stores missing. The alarm was raised and the crew mustered.
	Vietnam	TTW	10°13N	107°00E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
098	14/11/2023	12:23	Chemical Tanker	Anchored	3 men armed with knives were spotted onboard and fled empty-handed.
	Indonesia	TTW	03°56N	098°45E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
099	15/11/2023	5:45	Tanker	Anchored	3 men armed with knives were spotted onboard and fled empty-handed.
	Indonesia	TTW	03°56N	098°45E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
100	19/11/2023	21:45	Chemical Tanker	Anchored	Men were spotted onboard and fled with stolen ship's properties.
	Indonesia	TTW	03°56N	098°45E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes	
101	23/11/2023	21:35	Chemical Tanker	Anchored	4 men armed with knives were spotted onboard and fled empty-handed.
	Indonesia	TTW	01°43N	101°26E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes	Nil	Yes	
102	25/11/2023	18:45	Container ship	Anchored	5 men boarded and escaped in a motorized local boat with some equipment.
	Philippines	TTW	14°36N	120°49E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	Yes - with intervention	
103	26/11/2023	18:45	Container ship	Anchored	Men boarded the vessel and left with ship stores.
	Philippines	TTW	14°36N	120°49E	
	Robbery/Theft/Attempt	Unknown	Ship equipments	No	

104	06/12/2023	16:00	Bulk carrier	Sailing	Men boarded the vessel and stole some engine spare parts.
	Singapore	TTW	01°00N	103°31E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Ship equipments	Yes	
105	26/12/2023	20:00	Tanker	Anchored	4 men armed with long knives boarded the ship. 1 crew was tied up and another threatened with a knife. The duty crew noticed the men and raised the alarm, after which they fled with some engine spares.
	Indonesia	TTW	01°43N	101°26E	
	Robbery/Theft/Attempt	Yes - With Use	Ship equipments	Yes	

# E EUROPE

Les statistiques pour la zone Europe ont été intégrées au bilan du MICA Center pour la première fois cette année.

Sur les 64 incidents reportés dans cette zone en 2023, 62 correspondent à des débordements de conflit armé (« conflict spillover »), et tous se concentrent autour de la mer Noire, à l'exception d'un incident reporté au port d'Ashkelon en Israël.

L'ouest de la mer Noire, la Crimée en particulier, est touché par les débordements liés au conflit entre la Russie et l'Ukraine. Des frappes militaires ont visé des ports et zones de mouillage en impactant, par effet collatéral, des navires marchands. Par ailleurs, des navires ont été touchés par des mines devant certains ports stratégiques.

En Méditerranée, les cas de débordement restent rares, les incidents liés au conflit israélo-palestinien se concentrant en mer Rouge et dans le détroit de Bab-el-Mandeb.

Un cas de vol est reporté à Port Saïd en Egypte. On note également un cas de détournement de navire par des migrants secourus au large du Maroc, qui après avoir forcé l'équipage à faire route vers Fuerteventura aux îles Canaries, ont été accusés de piraterie.



Srl	Date	Time (UTC)	Vessel type	Status	Event description
	Country	Localisation	Latitude	Longitude	
	Event Type	Weapons presence	Spoil human - goods	Authorities informed	
001	01/01/2023	/	Other	Unknown	The Ukrainian authorities defused a drifting naval mine, unmoored after severe weather in the region.
	Ukraine	TTW	46°32N	030°52E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
002	08/01/2023	/	Other	Unknown	The Ukrainian authorities defused a naval mine washed ashore during or after severe weather in the region.
	Ukraine	TTW	46°14N	030°38E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
003	21/01/2023	/	Other	Unknown	The Ukrainian authorities defused a naval mine washed ashore during or after severe weather in the region.
	Ukraine	TTW	46°07N	030°31E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
004	23/01/2023	/	Other	Unknown	The Bulgarian authorities defused a floating naval mine near a village coast. It was identified as an older soviet type of moored mine.
	Bulgaria	TTW	43°28N	028°35E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
005	24/01/2023	/	Other	Unknown	The Bulgarian authorities defused a floating naval mine spotted by an Ukrainian motor boat.
	Bulgaria	EEZ	42°46N	028°13E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
006	24/01/2023	19:00	Cargo ship	Berthed	The vessel was hit by a missile near Kherson.
	Ukraine	TTW	46°37N	032°37E	
	Conflict spillover	Yes	Unknown	Yes	
007	24/01/2023	19:00	Cargo ship	Berthed	The vessel was hit by a missile near Kherson.
	Ukraine	TTW	46°37N	032°37E	
	Conflict spillover	Yes	Unknown	Yes	

008	07/02/2023	/	Other	Unknown	A mine detonation was reported near Agva. Local media reported that material damage was caused to a restaurant on the Black Sea coast.
	Turkey	TTW	41°08N	029°51E	
	Conflict spillover	Yes	Unknown	Yes	
009	10/02/2023	17:28	Other	Unknown	The Zatoka bridge in Ukraine was attacked by unmanned vessel that detonated, resulting in damage to some of the pillars.
	Ukraine	TTW	46°04N	030°28E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
010	13/02/2023	/	Other	Unknown	A mine detonation was reported in a surf area near Batumi, at an unknown time. There was no declared damage.
	Georgia	TTW	41°38N	041°36E	
	Conflict spillover	Yes	Unknown	Yes	
011	28/02/2023	/	Other	Unknown	A refinery was hit by 1 or 2 drones, which set fire to an administrative building.
	Russian Federation	TTW	44°05N	039°05E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
012	03/03/2023	/	Other	Unknown	The Turkish Navy neutralised an old drifting sea mine within 20 NM of the Ordu coast.
	Turkey	EEZ	41°00N	037°50E	
	Conflict spillover	Yes	Unknown	Yes	
013	09/03/2023	/	Other	Unknown	The Joint Coordination Centre (UN) in Turkey suspended voyaging within the Maritime Humanitarian Corridor (Black Sea) due to a loss of GPS signal in its Southern part. Vessels already in were instructed to return to the North/South Wait Area Anchorages.
	Unknown	Int. Waters	45°18N	030°44E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
014	14/03/2023	/	Other	Unknown	A merchant vessel part of the Black Sea grain initiative (UN) reported the sighting of two missiles heading NW. One of the missiles was then observed falling into the sea.
	Ukraine	EEZ	45°37N	030°49E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
015	22/03/2023	/	Other	Unknown	The port infrastructures were attacked by both water borne and airborne drones. There are no reports of damage, but explosions and gunfire were heard.
	Crimea	TTW	44°37N	033°30E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	

016	26/03/2023	/	Other	Unknown	Two mines washed ashore near Yuzhne, Ukraine. One damaged a house, and the other was reportedly defused by local authorities. The mine are thought to have come unmoored due to heavy weather.
	Ukraine	TTW	46°36N	031°06E	
	Conflict spillover	Yes	Unknown	Yes	
017	13/04/2023	/	Other	Unknown	The Romanian authorities defused a floating naval mine spotted by a fishing vessel.
	Romania	TTW	44°20N	028°50E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
018	14/04/2023	/	Other	Unknown	The Ukrainian authorities defused a drifting naval mine.
	Ukraine	TTW	46°32N	030°50E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
019	24/04/2023	/	Other	Unknown	Port infrastructures were attacked by 2 waterborne drones. One exploded and one was intercepted.
	Crimea	TTW	44°36N	033°28E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
020	29/04/2023	/	Other	Unknown	An oil depot was attacked by a drone that started a fire.
	Crimea	TTW	44°35N	033°25E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
021	02/05/2023	/	Other	Unknown	The Ukrainian authorities defused a drifting naval mine, unmoored after rough weather in the area.
	Ukraine	TTW	46°20N	030°43E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
022	03/05/2023	/	Other	Unknown	An oil depot was attacked by a drone that caused a fire.
	Russian Federation	TTW	45°07N	036°40E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
023	07/05/2023	/	Other	Unknown	A drone attack on several port infrastructures was thwarted.
	Crimea	TTW	44°31N	033°29E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	

024	15/05/2023	/	Other	Unknown	A drifting mine was sighted near Sulina. Romanian border police lost sight of the mine after it drifted into Ukrainian territorial waters.
	Romania	TTW	45°08N	029°56E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
025	28/05/2023	/	Other	Unknown	A missile strike on the port infrastructure caused a fire.
	Ukraine	TTW	46°30N	030°44E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
026	10/07/2023	/	Other	Unknown	A grain terminal was damaged in a drone attack that caused a fire.
	Ukraine	TTW	46°29N	030°45E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
027	16/07/2023	/	Other	Unknown	An attack on the port infrastructure by airborne and waterborne drones was thwarted.
	Crimea	TTW	44°35N	033°30E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
028	17/07/2023	/	Other	Unknown	The bridge was damaged by naval drones, a missile strike or another type of attack. Two people were reportedly killed and another one injured. Following the incident, authorities stopped road and rail traffic across the bridge.
	Crimea	TTW	45°18N	036°30E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
029	18/07/2023	/	Other	Unknown	The port was hit by missile and drone strikes, damaging some infrastructures.
	Ukraine	TTW	46°29N	030°44E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
030	19/07/2023	/	Other	Unknown	The port was attacked, with significant damage to infrastructure and to stocks of grain waiting to be exported under the UN Black Grain Initiative.
	Ukraine	TTW	46°20N	030°37E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
031	23/07/2023	/	Other	Unknown	The port was attacked, causing a fire and damage to a grain storage warehouse and other storage areas. A vessel in the port suffered minor damage as well.
	Ukraine	TTW	45°26N	028°17E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	

032	27/07/2023	/	Other	Unknown	The port was hit by missile strikes, with damage to a cargo terminal.
	Ukraine	TTW	46°29N	030°44E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
033	02/08/2023	/	Other	Unknown	The port infrastructure and some grain storage facilities along the Danube river were attacked by drones, setting fire to some of them.
	Ukraine	TTW	45°20N	028°49E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
034	04/08/2023	/	Other	Unknown	An oil depot in the port was damaged during an airborne drone strike.
	Crimea	TTW	45°01N	035°23E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
035	13/08/2023	6:40	Cargo ship	Sailing	A vessel was approached by a Russian warship ordering an inspection and refused to comply. The Russian ship fired warning shots, and the vessel stopped for inspection. Upon completion, the vessel was released safely.
	Turkey	EEZ	41°56N	028°44E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
036	14/08/2023	6:20	Other	Unknown	A mine detonation was reported near Constineti upon hitting some rocks.
	Romania	0	43°56N	028°38E	
	Conflict spillover	Yes	Unknown	Yes	
037	16/08/2023	/	Other	Unknown	The port was attacked by drones, with damage to both grain and oil infrastructures.
	Ukraine	TTW	45°26N	028°17E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
038	23/08/2023	/	Other	Unknown	Storage facilities and other infrastructures were destroyed in a drone strike on the port.
	Ukraine	TTW	45°19N	028°50E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
039	01/09/2023	/	Other	Unknown	An attack by waterborne drones on the bridge was thwarted.
	Ukraine	TTW	45°18N	036°30E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	

040	03/09/2023	/	Other	Unknown	Fuel facilities in the port were attacked by drones. Two people were reportedly injured.
	Ukraine	TTW	45°25N	028°17E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
041	06/09/2023	/	Other	Unknown	Port facilities were damaged during a drone strike that also killed one civilian employee.
	Ukraine	TTW	45°25N	029°16E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
042	13/09/2023	/	Other	Unknown	7 people were injured and some facilities damaged, during drone strikes on Danube ports.
	Ukraine	TTW	45°27N	028°16E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
043	20/09/2023	2:00	Cargo ship	Sailing	The vessel was hit by an explosion. According to the reports, the vessel experienced an external explosion near the engine room while in ballast condition.
	Ukraine	TTW	45°07N	029°55E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
044	25/09/2023	/	Other	Unknown	Port infrastructure and storage facilities were damaged in a missile strike.
	Ukraine	TTW	46°29N	030°44E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
045	26/09/2023	/	Other	Unknown	Drone or missile strikes damaged port infrastructures, vehicles and storage containers. A ferry crossing was targeted as well.
	Ukraine	TTW	45°20N	028°49E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
046	29/09/2023	21:45	Cargo ship	Unknown	2 men boarded the vessel and left with ship stores and equipments. 1 of them was arrested by the port safety officer after being requested to stop.
	Egypt	TTW	31°10N	032°19E	
	Robbery/Theft/Attempt	No	Stores	Yes	
047	03/10/2023	10:30	Supply vessel	Sailing	The crew was threatened with knives by rescued migrants who didn't want to be disembarked in Tan Tan, Morocco (as instructed by Moroccan authorities). The vessel was diverted to Fuerteventura.
	Morocco	EEZ	28°40N	012°35W	
	Attack/Boarding	Yes	Nil	Yes	

048	05/10/2023	12:00	Cargo ship	Sailing	The ship was hit by an explosion. The Turkish authorities deny any damage, claiming that the explosion took place remotely from the ship.
	Ukraine	TTW	45°19N	029°48E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
049	06/10/2023	/	Other	Unknown	A drone strike hit a ferry crossing, as well as grain storage, vehicles and parking facilities.
	Ukraine	TTW	45°17N	028°27E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
050	07/10/2023	03:30	Other	Unknown	Ashkelon port's oil terminal was partly closed after drone and missile strikes.
	Israel	TTW	31°33N	034°36E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
051	15/10/2023	8:30	Tanker	Berthed	The vessel was reportedly hit by a sea mine. It sustained some damage and was assisted to the canal.
	Ukraine	TTW	45°20N	029°46E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
052	24/10/2023	/	Other	Unknown	An attack on the port by water-borne drones was thwarted.
	Crimea	TTW	44°35N	033°24E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
053	30/10/2023	3:45	Other	Unknown	A ship repair facility and some administrative buildings were hit by a drone attack that killed 2 people.
	Ukraine	TTW	46°30N	030°43E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
054	04/11/2023	/	Other	Unknown	A shipyard was hit by 2 cruise missiles.
	Ukraine	TTW	45°15N	036°25E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
055	06/11/2023	/	Other	Unknown	Port infrastructure, warehouses and vehicles were damaged during a fire following a drone attack.
	Ukraine	TTW	46°29N	030°44E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	

056	08/11/2023	14:44	Bulk carrier	Berthed	The vessel was hit by a missile during berthing manoeuvres. 3 died and 2 were injured. The vessel suffered serious damage.
	Ukraine	TTW	46°37N	031°01E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
057	13/11/2023	/	Other	Unknown	Port facilities were reportedly hit in a strike, with no damage reported.
	Ukraine	TTW	46°36N	032°35E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
058	16/11/2023	/	Other	Unknown	The vessel reported an explosion that caused light damage to the vessel.
	Ukraine	TTW	45°16N	030°26E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
059	21/11/2023	/	Other	Unknown	The port was hit by a strike, with no report of injuries. Extent of damage was not stated.
	Ukraine	TTW	46°30N	030°45E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
060	22/11/2023	/	Other	Unknown	An attack on the port by water-borne and air-borne drones was thwarted.
	Ukraine	TTW	45°05N	033°35E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
061	05/12/2023	/	Other	Unknown	One oil depot in Crimea was hit by drone attacks. Kerch bridge is also reportedly damaged.
	Ukraine	TTW	45°15N	036°35E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
062	07/12/2023	/	Other	Unknown	Port facilities were damaged during a drone strike that also killed 1 civilian employee.
	Ukraine	TTW	45°26N	029°16E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	
063	14/12/2023	/	Other	Unknown	Grain warehouses were destroyed during a drone strike. Several civilians were reportedly injured.
	Ukraine	TTW	45°20N	028°50E	
	Conflict spillover	Yes	Nil	Yes	







**Photographies DE**

⚓ *Ewan Lebourdais (POM), GAZ OCEAN, KNUTSEN LNG France,  
Ares G/31F Languedoc, Pascal Emeraud, MARINE NATIONALE*

\*\*\*

**État-major des Armées**

**Marine Nationale**

