

La protection des espaces maritimes dans le golfe de Guinée à l'épreuve de la piraterie maritime.

Hervé ENDOMO ENDOMO

Docteur en droit public
Faculté des Sciences Juridiques et Politiques
Université de Douala - Cameroun¹

Abstract: *The implementation of security means for the elimination of violence perpetrated against ships in waters under sovereignty and under the jurisdiction of the Gulf of Guinea is a major concern. Faced with the intensification and multiplication of assaults by brigands and criminals at sea, coastal states continue to search solutions to these scourges but in a context of insufficient structural and operational capacities. Indeed, their maritime strategies remain dependent on international initiatives adopted by the specialized agencies and institutions of the United Nations and on solutions developed by foreign maritime powers.*

To eradicate acts of depredation at sea and consolidate the maritime security and safety architecture built during the Yaoundé Conference in 2013, the States of the Gulf of Guinea would benefit from establishing real maritime cooperation between national and regional actors and to involve other components such as civil society, non-governmental organizations and representatives of local riparian communities who would be of use.

Keywords: Safe means – waters under sovereignty - waters under jurisdiction– gulf of Guinea – coastal states – maritime strategies – United Nations – maritime cooperation – security – maritime security –civil society – non-governmental organization – local communities.

Résumé : *La mise en œuvre des moyens sécuritaires pour l'élimination des violences perpétrées à l'encontre des navires dans les eaux sous souveraineté et sous juridiction du golfe de Guinée constitue une préoccupation importante. Face à l'intensification et la multiplication des assauts des brigands et criminels en mer, les Etats côtiers continuent à rechercher des solutions à ces fléaux mais dans un contexte d'insuffisance des capacités structurelles et opérationnelles. En effet, leurs stratégies maritimes restent tributaires des initiatives internationales adoptées par les agences et institutions spécialisées des Nations Unies et des solutions élaborées par les puissances maritimes étrangères.*

Pour éradiquer les actes de déprédation perpétrés en mer et consolider l'architecture de sécurité et de sûreté maritimes construite lors de la Conférence de Yaoundé de 2013, les Etats du golfe de Guinée gagneraient à asseoir une réelle coopération maritime entre les acteurs nationaux et régionaux et à impliquer d'autres composantes telles que la société civile, les organisations non gouvernementales et les représentants des communautés locales riveraines qui seraient d'une utilité.

Mots clés : moyens sécuritaires – eaux sous souveraineté – eaux sous juridiction nationale, golfe de Guinée – Etats côtiers – stratégies maritimes – Nations Unies – coopération maritime – sécurité – sûreté maritime - société civile – organisations non gouvernementales – communautés locales.

Introduction

La préoccupation de tout Etat côtier titulaire de droits et des obligations sur les espaces maritimes attenants à son territoire est d'en préserver les ressources biologiques et minérales et d'en assurer sa régulation² sous réserve de la mise en oeuvre des engagements prévus par le droit international

¹ Contact : Herve Endomo <hendomo98@gmail.com>

² PANCRACIO (J-P), *Droit de la mer*, 1^{ère} édition Dalloz, Paris, 2010, p. 95 : une : « utilisation (...) à des fins pacifiques ».

coutumier et conventionnel³. De part leur constitution⁴, les zones maritimes sous souveraineté et sous juridiction nationale du golfe de Guinée sont le siège des activités maritimes utiles aux Etats, aux sociétés de transport maritime des marchandises. Ils font l'objet d'une recrudescence des actes malveillants orchestrés par des criminels et brigands en mer pour des raisons diverses⁵.

Leurs actions ont des répercussions considérables⁶. Le Bureau maritime international (BMI) dans son rapport annuel de 2020 a relevé le caractère dangereux des assauts développés dans le golfe de Guinée qui représentent un pourcentage de plus de 80% par rapport au Détroit de Singapour et l'Indonésie.

La doctrine s'est intéressée aux zones originelles⁷ de ce fléau et l'a qualifié⁸. Elle estime qu'elle met à mal⁹ les moyens régionaux de protection construits depuis 2009 sous les auspices de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) au travers de sa stratégie de sécurisation maritime¹⁰, ceux des nationaux construits en Afrique de l'Ouest dans le cadre de l'opération prospérité en 2011 par le Nigéria et le Bénin¹¹. Aussi, les actes de piraterie avaient conduit le Conseil de sécurité des Nations Unies à adopter respectivement en 2011 et 2012 les résolutions 2018¹² et 2039¹³. Celles-ci ont permis de construire sous l'angle institutionnel et opérationnel une architecture de paix et sécurité de l'espace maritime commun administrée aujourd'hui par le Centre

³ Idem, pp. 93-119 : « *Considérées comme des principes de base du droit international public contemporain, ces obligations imposent à l'Etat d'avoir un comportement pacifique, de veiller à ce que ses différends éventuels avec d'autres Etats qui prendraient corps sur l'espace maritime soient traités selon les modes pacifiques des différends, à se considérer comme élément d'un ensemble éminemment solidaire lorsqu'il entend développer une activité ou entreprendre une action sur l'espace maritime, à porter assistance et sauvetage en mer et à veiller à la sécurité de la navigation dans les zones placées sous sa sécurité* ».

⁴ Idem, p. 4 : « *l'ensemble des espaces d'eau qui sont en communication libre et naturelle sur toute la surface du globe* ».

⁵ KOUNGOU (L), « Piraterie et insurrections dans le golfe de Guinée », *Politique étrangère*, n° 2, 2018, p. 120.

⁶ Idem, p. 120 : « *état de pauvreté (...) et le chômage* ».

⁷ DU CASTEL (V), « Piraterie maritime : Golfe de Guinée et océan Indien », *Revue Défense nationale*, n° 781, 2015, p. 107 : « *La première irruption d'activités de piraterie en Afrique est survenue dans et autour des grands ports d'Afrique de l'Ouest (en particulier ceux du Nigeria) au milieu des années 1970* ».

⁸ DU CASTEL (V), « Piraterie maritime : Golfe de Guinée et océan Indien », *Revue Défense nationale*, n° 781, 2015, p. 107.

⁹ DU CASTEL (V), « Piraterie maritime : Golfe de Guinée et océan Indien », *Revue Défense nationale*, n° 781, 2015, p. 107 : « *facteur de tensions préoccupantes sur la scène internationale (...)* ».

¹⁰ MIENAHOU THERARD (D.-I.), *Mise en place d'un centre opérationnel de Marine (COM) du Congo dans le golfe de Guinée : cadre juridique et procédures opérationnelles*, programme de bourses de Recherche Nations Unies, division des affaires maritimes et du Droit de la mer, 2010- 2011, pp. 32-33 : cette stratégie maritime « (...) mise en œuvre par le CRESMAC a pour mission d'assurer la maîtrise de l'espace maritime des Etats membres de la CEEAC du Golfe de Guinée ».

¹¹ YAPO (M.-M.), *La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria*, programme de bourses de recherches Nations Unies- Fondation du Japon, 2012- 2013, p. 25 : Elle est considérée comme la « *première initiative de la région de l'Afrique de l'Ouest (...) à mener conjointement des patrouilles dans les eaux sous-jurisdiction de chacun des (...) Etats, à appréhender et à porter devant les juridictions compétentes les éventuels suspects d'actes illicites* ».

¹² Présenté par l'Allemagne, la France, le Gabon, l'Inde, le Nigeria et le Royaume-Uni, et adopté à l'unanimité de ses quinze membres, ce texte engage « *les Etats membres de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Commission du golfe de Guinée à lutter contre ces actes de piraterie et ces vols à main armée, par une action concertée (...)* ». [http:// www.un.org/](http://www.un.org/) Le Conseil de sécurité, par sa résolution 2018, établit un cadre de lutte contre les actes de piraterie commis au large des côtes du golfe de Guinée, consulté le 13/05/2021.

¹³ Le Conseil de Sécurité (...) a exhorté les Etats de cette région à élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie et les a encouragés à créer un mécanisme multinational et transrégional couvrant toute la région du golfe.

interregional de coordination (CIC) et de mutualiser les moyens lors du Sommet de Yaoundé de 2013 sur la sûreté et la sécurité maritimes¹⁴.

Notre réflexion revêt une importance particulière. Sur le plan juridique, il nous permettra de mettre en exergue les instruments juridiques adoptés au niveau international, régional et communautaire dans le processus de lutte contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée. Sur le plan politique, elle nous permettra d'apprécier l'implication des communautés économiques régionales de cette zone maritime dans la coordination des stratégies de lutte et la mise en œuvre des recommandations internationales relatives à la protection des espaces maritimes. L'importance de notre réflexion repose enfin sur les ressources biologiques et non biologiques dans le processus de développement des Etats côtiers et sans façade maritime dans ladite zone.

Dans la présente réflexion, la « protection » s'entend de l'ensemble d'actions juridiques, institutionnelles et pratiques prises par les Etats ou une organisation sous-régionale, régionale ou internationale pour prévenir et réagir de manière unilatérale ou collective contre toute atteinte ou menace identifiée dans un espace maritime. Le golfe de Guinée renvoie à une perception duale¹⁵ et une morphologie précise¹⁶. La Convention des Nations Unies sur la mer de 1982 indique en son article 101 la nature juridique de la piraterie¹⁷. Une étude qualifie ce fléau.¹⁸

Constituant un frein pour le développement de l'économie maritime, la quasi totalité des actes criminels perpétrés dans cette région maritime à l'encontre des navires. Ces actes sont localisés¹⁹. Ils ne sauraient s'identifier à proprement parler à la piraterie maritime vu que celle-ci doit s'exercer dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat²⁰. Ils correspondent à la terminologie « *vols à main armée* » développée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) lors de la 26e session de son assemblée générale du 18 janvier 2010 et adoptée dans le Code of Practice for the investigations of Crimes of Piracy and Armed Robbery against ships et qui précise leur nature²¹.

Nonobstant la dotation par certains acteurs internationaux des équipements adaptés pour la surveillance de l'espace maritime commun et l'opérationnalisation des centres régionaux pour la

¹⁴ [http:// www.crisisgroup.org/](http://www.crisisgroup.org/) golfe de Guinée : une solution régionale contre la piraterie ?, consulté le 18/05/2021.

¹⁵ TIWANG WATIO (R), LAWSON (M), « La piraterie maritime dans le golfe de Guinée », e-*Revue NEPTUNUS*, Vol. 20, 2014, p. 1, <https://cdmo.univ-nantes.fr/fr/> : « Sur le plan institutionnel, (il) est constitué de huit pays d'Afrique dont sept de l'Afrique Centrale que sont l'Angola, le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale, la République Démocratique du Congo, Sao Tomé et Príncipe, et un de l'Afrique de l'Ouest à savoir le Nigéria ». « Sur le plan géographique, il constitue « (...) la région géographique qui s'étend de la Guinée, au Nord-Ouest du continent africain, à l'Angola, au Centre-Sud du continent ».

¹⁶ Idem, p. 1 : « La façade côtière atlantique allant du Sénégal à l'Angola ».

¹⁷. « a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer,

ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat,

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter ».

¹⁸ Rapport Webinaire de la NATO OUTHERN HUB sur la sécurité maritime au Golfe de Guinée, 2021, p. 12 : « un crime qu'il ne faut pas négliger. Ses victimes sont des navigateurs innocents (...). Ils sont exposés chaque jour aux attaques, aux enlèvements en mer, à la terreur, à la violence physique et psychologique, et parfois à la mort ».

¹⁹ Idem, p. 162 : ils « (...) sont commis dans les eaux territoriales ».

²⁰ BORE EVENO (V), « La nouvelle législation française relative à la lutte contre la piraterie maritime : Une adaptation contrastée au droit international », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, T. XXIX, 2011, p. 193-231.

²¹ PANCRACIO (J-P), *op. cit.*, p. 449 : « tout acte illicite de violence ou de détention ou tout acte de déprédation, ou menace de cela, autre qu'un acte de piraterie, dirigé contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord, là où de telles infractions sont soumises à la juridiction d'un Etat ».

sécurité maritime d’Afrique de l’Ouest et du Centre (CRESMAO et CRESMAC), le golfe de Guinée reste une préoccupation majeure pour l’ensemble du système des Nations Unies et l’industrie maritime entière dont les personnels à bord des navires subissent les atrocités issues des détournements et prises d’otages.

La présente réflexion se situe dans le sillage du positivisme juridique.²² dont le socle est solidement établi²³. Celle-ci nous conduit à poser la question de savoir quels sont les actions prises par les Etats du golfe de Guinée pour stopper la résurgence des actes d’intention criminelle sur leurs espaces maritimes ?

En d’autres termes, il sera question de cerner les nouveaux outils juridiques et opérationnels élaborés pour la protection de cette zone maritime au plan national (I) et d’apprécier les nouvelles formes de coopération maritime développées au niveau international et régional pour améliorer la protection des espaces maritimes étatiques (II).

I – Une protection nationale réaménagée des eaux du golfe de Guinée

L’adoption d’une architecture de sécurité et de sûreté maritimes dans le cadre du sommet de Yaoundé de 2013 a constitué l’un des éléments déterminants de la lutte contre la criminalité dans le golfe de Guinée. Celle-ci a permis d’engager la volonté des Etats dans un contexte jadis d’immobilisme²⁴. Malgré cette carence,²⁵ les Etats de cette région géographique ont tout de même procédé après cette conférence à une redéfinition de leurs cadres juridiques (A). Pour arriver à établir un Etat de droit garant de la paix sur cette zone maritime, ils ont intégré les actes de déprédation commis en mer dans le champ des compétences juridictionnelles nationales (B).

A/ Une redéfinition des cadres juridiques nationaux de lutte contre les actes de violence en mer

Une réaction²⁶ a conduit les Etats du golfe de Guinée à apporter des solutions adéquates. Confrontés aux problèmes de nature diverse²⁷, ces derniers ont été amenés à s’arrimer à l’idée de réformation et de révision de leurs cadres législatifs relatifs à la répression des actes illicites sur leurs espaces maritimes (1). Ils ont également élaboré des règlements concernant leurs actions en mer (2).

1 – Des cadres législatifs nationaux renouvelés

La production des mécanismes législatifs nouveaux et la rénovation des textes existants constituent aujourd’hui des moyens permettant de résoudre, voire de combler l’obsolescence des normes et le vide juridique²⁸ observés dans le traitement judiciaire des infractions commises dans les zones maritimes sous souveraineté et sous juridiction du golfe de Guinée.

²² BESSON (S), *Droit international public : Abrégé de cours et résumés de jurisprudence*, 3^e édition, STÄMPFLI, Berne, 2016, p. 24 : « la validité du droit international public repose nécessairement sur la volonté et (...) sur le consentement des Etats ».

²³ DUPUY (P-M), KERBRAT (Y), *Droit international public*, 14^e édition, Dalloz, 2018, p. 53 : « il n'existe d'autres fondements à l'autorité de la règle de droit dans l'ordre international que la volonté de l'État ».

²⁴ VIRCOULON (T), TOURNIER (V), *op, cit*, p. 165 : ceux-ci « (...) n’ont jamais prêté beaucoup d’attention à leur domaine maritime ».

²⁵ UKEJE (C), MVOMO ELA (W), « Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée », FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG, n° 11, 2012, p. 20 : « d’assumer et d’exercer assez de pouvoir en matière de réglementation, de contrôle et de protection des richesses maritimes (...) ».

²⁶ *Idem*, p. 19 : « La nécessité (...) de créer des cadres nouveaux et solides en réponse aux nouveaux impératifs en termes de sécurité maritime ».

²⁷ *Idem*, p. 23 : « l’immense étendue des territoires à couvrir » ; « manque d’effectif et d’équipement des marines nationales ».

²⁸ BEAULIEU (L-H), « La nouvelle législation Belge relative à la piraterie maritime », *Revue internationale de droit comparé*, 2010, p. 741 : Ce vide juridique est justifié par le fait que « Les législations nationales destinées à y faire face sont souvent assez anciennes ».

Pour pallier ce handicap²⁹, le Conseil de sécurité des Nations a prescrit aux Etats de cette région maritime une mesure énergique³⁰.

Cette recommandation réintroduite dans la Déclaration des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun de 2013, a ainsi favorisé l'élaboration le 11 mars 2016 de la nouvelle législation togolaise n° 2016-004 relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer et en 2019 de la Suppression of Piracy and other Maritime Offenses Act of Nigeria.

Concernant le nouveau texte togolais n° 2016-004 relatif à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, il est important de préciser qu'il fait mention de certaines dispositions consacrées dans la Convention de Montego Bay de 1982 et autres mécanismes conventionnels multilatéraux, notamment la Convention contre la prise d'otages du 17 décembre 1979 et la Convention de Palerme du 25 novembre 2000. L'article 2 de ce texte est clair dans son champ d'application³¹.

Dans l'exercice des pouvoirs de police en mer, les représentants de l'Etat ont reçu un mandat de reconnaissance, de visite ou de perquisition pour identifier les navires soumis à la loi et le cas échéant de procéder à des enquêtes de pavillon et à la vérification des documents de bord. Il est important de mentionner que les auteurs et complices des infractions constatées, ne peuvent faire l'objet de poursuite et de jugement devant les juridictions togolaises que s'ils ont été appréhendés exclusivement par des agents de l'Etat togolais en mer³². La loi autorise aussi sur la base des accords signés avec certains pays, la transmission desdits auteurs et complices aux fins de jugement.

La Suppression of Piracy and other Maritime Offenses Act of Nigeria de 2019 constitue un nouveau cadre juridique répressif qui vise l'amélioration de la sécurité des voies navigables du pays, ainsi que celle de la zone économique exclusive. L'article 1 de cet instrument juridique précise son objectif spécifique³³. Son article 2 précise son champ d'application³⁴. Elle est assez explicite.³⁵

²⁹ TIWANG WATIO (R), *op. cit.*, p. 5 : « l'inexistence de la peine applicable dans les législations nationales ».

³⁰ <http://www.un.org/> Le Conseil de sécurité, par sa résolution 2018, établit un cadre de lutte contre les actes de piraterie commis au large des côtes du golfe de Guinée, consulté le 18/05/2021 : « d'ériger en infraction le fait de s'emparer de tout navire ou de toute plateforme fixe ou d'en exercer le contrôle par la force ou sous la menace de l'emploi de la force, de tout autre forme d'intimidation, d'établir leur compétence à l'égard de ces infractions, et de poursuivre ou d'extrader aux fins de poursuite les responsables ou les personnes soupçonnées d'avoir commis ces infractions ».

³¹ « aux navires privés togolais dans tous les espaces maritimes, (...) ; aux navires étrangers et aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République togolaise ainsi qu'en haute mer conformément au droit international ; aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention du Togo ou a agréé sa demande d'intervention ; aux navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger en accord avec celui-ci ; aux navires qui continuent de naviguer en dépit du retrait par l'autorité compétente nationale ou internationale de leur titre de navigation » ; par ailleurs : « les navires de guerre étrangers, ainsi que ceux appartenant à un Etat ou exploités par un Etat lorsqu'ils sont utilisés comme navires de guerre auxiliaires ou à des fins de douane ou de police ».

³² Cette mesure mentionnée dans la loi suscitée rejoint toutefois celle de l'alinéa 2 de l'article 11 de la loi n° 2016/007 du 12 juillet 2016 portant Code pénal camerounais du Code pénal révisé camerounais qui dispose que : « La loi pénale de la République s'applique (...) à la piraterie. Toutefois, aucun étranger ne peut être jugé sur le territoire de la République, pour les faits visés au présent article commis à l'étranger, que s'il a été arrêté sur le territoire de la République et n'a pas été extradé, et à condition que la poursuite soit engagée par le Ministère Public ».

³³ Cet article dispose que : « The objectives of this Act is to prevent and suppress piracy, armed robbery and any other unlawful act against a ship, aircraft and any other maritime craft, however propelled, including fixed or floating platform ».

³⁴ 2. (1) « This Act applies to any person on board a :

(a) Ship or aircraft navigating in, on or above the territorial and internal waters of Nigeria or on above international waters; and

Elle semble aller à contre-courant de la loi togolaise qui met en exergue la compétence quasi-universelle³⁶ dans la répression des actes de piraterie maritime. Celle-ci fait application de l'article 105 de la Charte universelle des océans en disposant à l'alinéa 3 de son article 7 l'énoncé ci-après³⁷ :

Dans le cadre de la rénovation des législations nationales, il serait important de mentionner les lois n° 2015-10 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal togolais et n° 2016/007 du 12 juillet 2016 portant nouveau Code pénal camerounais.

Concernant la loi n° 2015-10 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal togolais, il est fait mention à l'article 1068 de nouveaux éléments constitutifs¹¹⁹. Cet article dispose que « *les juridictions nationales sont compétentes pour connaître et réprimer les actes de piraterie commis au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale, quelle que soit la nationalité de leurs auteurs et quel que soit le pavillon des navires ou plateformes impliqués* ». Cette disposition est également favorable à l'usage du principe de compétence universelle reconnu à tout Etat en haute mer et celui de la juridiction exclusive sur les navires battant pavillon togolais.

La loi n° 2016/007 du 12 juillet 2016 portant nouveau Code pénal camerounais a intégré en son article 11 la piraterie parmi les infractions internationales. Elle prend en compte le principe de la compétence de l'Etat côtier³⁸ dans la répression des actes de déprédation pouvant être commis sur le territoire de la République. Son article 7 en a précisé de manière implicite le champ d'application de la loi pénale aux actes maritimes illicites commis sur les eaux territoriales et l'espace aérien au-dessus de

(b) *Fixed or floating platform in, on or above the territorial and internal waters of Nigeria or on or above international water*

(2) *This Act applies, in the following circumstances, to a person, ship, aircraft in, on or above international water in :*

(a) *relation to piracy; and*

(b) *the case of any other offence under this Act, where the :*

(i) *Offender or alleged offender is found outside Nigeria but is the territory of a State Party to the SUA Convention or any other similar Convention to which Nigeria is a Party, and*

(ii) *Offence has been committed on board a ship or vessel flying the flag of a Party to the SUA Convention ».*

³⁵ [http:// www.criticalmaritimerooutes.eu/](http://www.criticalmaritimerooutes.eu/) le Nigeria devient le premier pays du Golfe de Guinée à adopter une loi anti piraterie, consulté le 18/05/2021. Elle « *comprend une définition de la piraterie et des autres infractions maritimes. Elle prévoit des sanctions en cas de condamnation pour ces crimes, la restitution aux propriétaires d'actifs maritimes volés et la confiscation par le gouvernement des produits criminels. En plus, la loi attribue la compétence exclusive à la Haute Cour fédérale nigérienne, et habilite les autorités compétentes à saisir les pirates* ».

³⁶ PREZAS (I), « En amont des poursuites : A propos du régime juridique des opérations de police menées dans le cadre de la lutte contre la violence maritime somalienne », *Annuaire Français de Droit International, AFDI*, n° 58, 2012, p. 746 : La compétence quasi- universelle s'explique par le fait que « *les Etats à même d'exercer d'une manière efficace les pouvoirs de police en mer sont rarement ceux qui souhaitent juger les personnes capturées, à moins qu'il n'y ait un lien de rattachement particulier comme par exemple la nationalité des victimes* ».

³⁷ « *In international waters, or in any other place outside the jurisdiction of Nigeria's territorial waters, any pirate ship or aircraft taken by pirates and that is under their control and the property and cargo on board shall be seized and the persons or pirates on board arrested and prosecuted subject to the rights of third parties acting in good faith* ».

³⁸ TEPHANY (Yann), « Les compétences de l'Etat côtier face aux actes illicites intentionnels visant les plateformes offshores », In : Patrick CHAUMETTE (coord.), *Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? - Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue ?*, GOMYLEX, Bilbao, 2017, pp. 239-254, sp. pp. 242-244 : « *La CNUDM octroie aux Etats différentes compétences qui fluctuent en fonction de l'espace maritime appréhendé (...). Ces compétences sont de deux types, des compétences normatives qui accordent notamment à l'Etat côtier la possibilité de réglementer la navigation et les activités sur l'espace maritime, et des compétences d'exécution qui lui permettent de mettre en œuvre des mesures coercitives à l'encontre d'un navire et de son équipage (...). Toutefois, l'exercice de ses compétences est contrebalancé par l'affirmation du droit de passage inoffensif, bénéficiant à tous les Etats* ».

ce territoire et de ces eaux. Il en va également de son application sur les navires et aéronefs immatriculés dans la République.

Au total, il serait important de préciser que ces législations rénovées contribuent aujourd'hui au processus de déclenchement de la procédure pénale à l'encontre des présumés criminels en mer, malgré leur petite faiblesse³⁹.

2- Des cadres réglementaires adaptés à la protection des activités en mer

L'action de l'Etat⁴⁰ en mer joue un rôle décisif dans la construction d'un état de droit⁴¹ sur les espaces maritimes territoriaux. Dans l'optique d'une réformation des cadres juridiques nationaux adaptés à l'insécurité maritime observée dans les eaux territoriales du golfe de Guinée, l'on peut citer les Décrets n°2014-30 du 03 février 2014 portant organisation et coordination de l'action de l'Etat ivoirien en mer et n°2014-113 du 30 avril 2014 relatif à l'action de l'Etat togolais en mer. Ces deux cadres réglementaires nationaux ont été élaborés dans le but de contribuer à la pacification des zones maritimes étatiques.

Pour ce qui est du Décret n°2014-30 du 03 février 2014 portant organisation et coordination de l'action de l'Etat ivoirien en mer, il convient de souligner qu'il indique la teneur de cette mission⁴². Son article 3 fait état d'une liste des diverses administrations agissant dans le domaine, notamment les forces armées dans toutes leurs composantes, la police nationale, la Direction générale des Douanes ivoiriennes, la Direction générale des affaires maritimes et portuaires, l'Office national de protection civile, le Centre ivoirien anti-pollution, la Direction de l'Aquaculture et des pêches, la Direction des ports d'Abidjan et de San Pedro. L'action de l'Etat en mer est assurée par le Comité interministériel de l'Action de l'Etat en mer⁴³. L'article 5 précise les compétences dudit Comité⁴⁴.

Concernant le Décret n° 2014-113 du 30 avril 2014 relatif à l'action de l'Etat togolais en mer, il est mentionné en son article 1^{er} la nature de la structure compétente⁴⁵ et de l'autorité qui est à sa tête⁴⁶. Cette institution dirigée par le préfet maritime a pour mission de renforcer l'action des administrations publiques togolaises dans la lutte contre la piraterie et les trafics illicites. Elle a autorité de police administrative générale en mer et veille à l'application des lois, des règlements et des décisions gouvernementales en mer. Elle est dirigée par le préfet maritime.

Au total, l'on pourrait dire que ces nouvelles réglementations sur l'action de l'Etat en mer visent la protection des espaces maritimes étatiques en général et contribuent fortement à la répression des infractions de piraterie et vols à main armée étendues à certaines juridictions nationales particulières.

B – Une intégration des actes de déprédation en mer dans le champ des compétences juridictionnelles nationales

³⁹ BASSOU (A), « La Mer du golfe de Guinée : Richesses, conflits et insécurité », *Revue Maroco-Espagnole de Droit international et Relations internationales*, N° 2, 2014, p. 163. « Dysfonctionnements dans la gouvernance ».

⁴⁰ ROUSSEAU (T), « L'Action de l'Etat en mer, le point de vue d'un officier de marine », *Bulletin de l'association de géographes français*, 2013, p. 418. Elle est définie comme « une organisation administrative et opérationnelle visant à garantir les intérêts de l'Etat en mer tout en optimisant ses moyens ».

⁴¹ CHEVALLIER (J) cité par DAVID (D), *L'Etat de droit en droit international*, « Conclusions générales », Colloque SFDI, Bruxelles, édition Pédone, 2009, p. 436 : L'Etat de droit dont l'objectif est de « favoriser la paix interne et la paix internationale, est défini comme l'Etat qui agit au moyen du droit, l'Etat qui assujetti au droit et l'Etat dont le droit comporte certains attributs intrinsèques ».

⁴² Un ensemble « de missions exercées en mer et dans les eaux intérieures par les administrations de l'Etat ».

⁴³ Selon l'article 4 de ce texte, ce comité est chargé « de veiller à la protection des intérêts nationaux ; de traiter les problématiques de l'action de l'Etat en mer (...) ».

⁴⁴ Il « définit les différentes actions menées dans le cadre de la fonction garde-côtes (...) ».

⁴⁵ « Un organisme national chargé de l'action de l'Etat en mer, ci-après désigné ONAEM ».

⁴⁶ Selon l'article 10 dudit décret, « Il coordonne l'action en mer des administrations dans le cadre de l'action de l'Etat en mer. Il en va de la mise en œuvre des moyens. Il assure le commandement des opérations en situation d'urgence ou de crise dans le domaine maritime et portuaire, en cas d'opération de police complexe, de piraterie, de pollution, de secours en mer et d'autres actes illégaux ».

Une lacune⁴⁷ a conduit certains Etats du golfe de Guinée à intégrer dans le champ de compétence de leurs juridictions nationales la répression desdits actes. Cette décision a permis ainsi une attribution des capacités de répression à certaines juridictions nationales spécialisées (1). Dans le but de rendre efficace le processus d'incrimination des présumés auteurs d'actes de violence en mer, des mécanismes de sanction ont été aménagés (2).

1 – Des capacités de répression attribuées aux juridictions spécialisées

L'attribution du processus du déclenchement de l'action publique aux juridictions spécialisées pour l'incrimination des présumés auteurs d'actes de violence en mer dans le golfe de Guinée a constitué un fait important. Ce processus d'aménagement des capacités de répression desdits actes au niveau national s'est traduit dans les volontés de certains Etats à l'instar du Cameroun et du Nigéria.

Dans sa loi n° 2017/ 012 du 12 juillet 2017 portant Code de justice militaire, l'Etat du Cameroun a étendu le cadre de compétence du tribunal militaire aux infractions de piraterie maritime⁴⁸ telles que définies dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. Cette juridiction spéciale détient l'exclusivité de compétence dans le déclenchement de la procédure pénale à l'encontre des présumés auteurs de crimes maritimes tels que énoncés à l'article 11 du nouveau Code pénal camerounais de 2016. Elle est habilitée à se prononcer sur les sentences incombant aux criminels des mers interceptés dans les eaux sous souveraineté et sous juridiction camerounaises. Dans le cadre de la procédure pénale, l'article 11, alinéa 1 de la présente loi révisée mentionne que cette infraction de piraterie maritime est toutefois constatée sur procès-verbal par les officiers de Police Judiciaire civils ou militaires conformément aux règles du Code de procédure pénale.

Au Nigéria, l'attribution de capacités de répression des actes de violence orchestrés dans les eaux territoriales et celles de non droit est mentionnée dans l'article 5 de la Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act, 2019. Cette nouvelle législation nigériane confie la répression desdites infractions à la Haute cour fédérale du Nigéria⁴⁹.

2 – Des mécanismes de sanction élaborés pour l'incarcération des présumés criminels et brigands des mers

Au-delà des mesures nationales adoptées par certains Etats pour l'attribution des capacités de répression des actes maritimes illicites aux juridictions spécialisées, des mécanismes de sanction ont également été élaborés pour l'incarcération des personnes se livrant à de tels actes. Celles-ci sont perceptibles dans la nouvelle législation nigériane relative à la suppression de la piraterie maritime et des autres actes illicites en mer de 2019.

L'article 12 de ce texte est limpide⁵⁰. Son alinéa 2 fixe aussi le cadre répressif pour les infractions de vols à main armée en mer et d'autres actes illicites autres que la piraterie⁵¹.

⁴⁷THOUVENIN (J-M), « Piraterie maritime : pas d'internationalisation de la fonction juridictionnelle », *Annuaire Colombien de droit international*, vol 6, 2013, p. 50 : L'absence de « mécanismes juridictionnels efficaces (...) permettant de poursuivre en justice les personnes accusées d'avoir commis des actes de piraterie ».

⁴⁸ L'alinéa d de l'article 8 de cette législation mentionne que le tribunal militaire est seul compétent pour connaître « (...) des infractions de piraterie et actes illicites contre la sûreté de la navigation maritime et des plates-formes ».

⁴⁹ Selon l'alinéa 3 l'article suscité, cette institution judiciaire spécialisée « (...) peut juger toute infraction à la présente loi, lorsqu'elle a été commise :a) contre ou à bord d'un navire immatriculé au Nigéria ou battant pavillon nigérian au moment où l'infraction a été commise ; (b) contre ou à bord d'une plate-forme fixe ou flottante située sur le plateau continental du Nigéria ; (c) contre un citoyen nigérian ; (d) sur le territoire nigérian, y compris ses eaux territoriales ; (e) par un citoyen nigérian ; ou alors (f) en cas de piraterie, contre tout navire ou aéronef se trouvant à l'extérieur ».

⁵⁰ « Une personne qui commet un acte de piraterie, un vol à main armée en mer ou tout autre acte illégal en vertu de la présente loi, qu'elle ait été ou non armée d'une arme à feu ou d'une autre arme lors de la perpétration de l'infraction, est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une peine d'emprisonnement à perpétuité et d'une peine amende d'un maximum de 50 000 000 N, en plus de la restitution au propriétaire ou de la confiscation au gouvernement fédéral du Nigéria de tout ce que la personne a obtenu ou gagné de la commission du crime ».

Au total, l'on pourrait dire que l'élaboration des moyens juridiques et institutionnels nationaux adaptés pour la protection des espaces maritimes constitue une étape importante pour l'élimination des actes de déprédation commis à l'encontre des navires et des plateformes pétrolières offshore dans le golfe de Guinée. Ils ont permis d'aménager des mécanismes de sanction à l'endroit des coupables desdits actes et d'organiser le déclenchement de l'action publique en la matière. Bien que le processus de sauvegarde de cette zone maritime s'appuie sur des outils juridiques et institutionnels initiés par des Etats, celui-ci prend également en compte d'autres considérations développées dans le cadre de la coopération internationale.

II – Une protection internationale améliorée des espaces maritimes du golfe de Guinée

L'aide apportée par la communauté internationale aux Etats, et Communautés économiques régionales du golfe de Guinée pour la sécurisation de l'espace maritime commun constitue un des éléments majeurs pour la sauvegarde de l'économie maritime. Fort d'un besoin de répondre à la problématique de la criminalité maritime transnationale organisée dans cette zone maritime, le Conseil de sécurité des Nations Unies en tant qu'organe principal du maintien de la paix et de la sécurité internationales avait adopté la résolution 2039⁵². Elle a permis aujourd'hui de consolider les initiatives multilatérales (A) et d'améliorer des capacités d'intervention étrangères (B).

A/ Une protection internationale améliorée grâce aux initiatives générales

La place des organisations internationales⁵³ dans le système universel de sécurité collective constitue un fait important au vu des enjeux sécuritaires qui s'imposent avec acuité dans le secteur maritime, océanique et portuaire mondial. Ces acteurs déterminants de la société internationale jouent depuis 2009 un rôle majeur dans le renforcement des systèmes juridiques nationaux de répression et la coordination des opérations de surveillance maritime dans le golfe de Guinée.

Face à la recrudescence des attaques en mer, elles s'investissent davantage dans la construction d'un Etat de droit respectueux des normes internationales de protection des droits humains et continuent de développer des actions pour sécuriser les eaux territoriales et les activités dont le siège reste les espaces maritimes.

Certaines organisations internationales en la matière continuent de se démarquer dans la consolidation des initiatives multilatérales, notamment l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (1) et l'Organisation maritime internationale (2).

1 – Les programmes mondiaux et régionaux de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC

L'ONUDC⁵⁴ avait exprimé son engagement à aider les Etats à mieux combattre la criminalité transnationale organisée et les accompagner à atteindre des objectifs précis⁵⁵, lors de la tenue du treizième congrès des Nations Unies pour la prévention du crime et la justice pénale du 12 avril 2015.

⁵¹ Cet alinéa mentionne que ces personnes interceptées dans le cadre de la commission de ces infractions sont passibles sur déclaration de culpabilité, d'au moins 15 ans d'emprisonnement et sans préjudice de la restitution au propriétaire ou de la confiscation au gouvernement fédéral du Nigéria, de tous les biens ou gains qu'il a obtenus de l'infraction maritime.

⁵² « Faire fond sur les initiatives nationales, régionales et extrarégionales existantes pour renforcer la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée (...) ».

⁵³ DUPUY (P-M), KERBRAT (Y), *op, cit*, p. 218 : « les organisations internationales restent pour l'essentiel des structures de coopération au fonctionnement desquelles chaque Etat participe, sans renoncer pour autant à exercer ses compétences propres dans le même domaine ».

⁵⁴ [http : //www.onu-vienne.delegfrance.org/](http://www.onu-vienne.delegfrance.org/) Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), consulté le 20/05/2021. Elle est « Née en 1997 de la fusion du Programme des Nations unies pour le contrôle international des drogues (PNUCID) et du Centre pour la prévention de la criminalité internationale (CIPC) ».

⁵⁵ Cf. Article 8 de la Déclaration de Doha sur l'intégration de la prévention de la criminalité et de la justice pénale de 2015. Notamment « à «promouvoir et resserrer la coopération internationale et régionale afin de

Dans le but d'aider les Etats du golfe de Guinée à renforcer leur capacité de justice pénale dans la répression des actes de piraterie et de vols à main armée, l'ONUSDC s'appuie sur le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime (GMCP). Il vise à améliorer l'Etat de droit en mer et permet de soutenir les Etats dans un large éventail d'activités en mer et sur terre. De manière concrète, les missions de l'ONUSDC concernant la lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée.⁵⁶

Le GMCP a permis à l'ONUSDC d'assister 13 Etats membres du Centre interrégional de Coordination (CIC) le 14 juin 2019, lors d'un atelier sur la piraterie maritime à Yaoundé afin de leur fournir un appui dans un but précis.⁵⁷. Toujours dans le cadre du GMCP, le Bureau régional de l'ONUSDC pour l'Afrique de l'Ouest avec l'appui du Projet SWAIMS (Appui à la Stratégie Maritime Intégrée de l'Afrique de l'Ouest) de l'Union européenne, avait organisé en 2019 un atelier⁵⁸ lequel avait pour but de renforcer les capacités des organes de la police judiciaire, des juges et des procureurs et des officiers de police judiciaire dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime. Il avait également permis d'évaluer et de constater l'insuffisance des cadres législatifs de certains pays de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest relatif à la répression des actes de piraterie et de brigandage maritime.

L'ONUSDC a organisé du 3 au 6 mai 2021 un procès simulé au tribunal de Grand Bassam en Côte d'Ivoire en partenariat avec le Secrétariat permanent du comité interministériel de l'action de l'Etat en mer (SEPCIM) et INTERPOL. A l'issue du procès, il a été recommandé de réviser la définition de la piraterie et préciser la compétence universelle en la matière telle qu'elles découlent des articles 1008 et suivants du Code maritime, ainsi que des provisions pertinentes du Code pénal et du Code de procédure pénale du pays.

L'ONUSDC a également élaboré au niveau régional un Programme pour l'Afrique de l'Ouest. Couvrant la période de 2016 à 2020, il avait pour objectif de contribuer au renforcement de l'Etat de droit et de la sécurité humaine, de soutenir les Etats de cette région dans la lutte contre la piraterie et la criminalité maritime, de renforcer leurs systèmes de justice pénale conformément aux normes et standards des Nations Unies et de favoriser la coopération régionale et internationale face à la criminalité maritime transnationale organisée. Il a également permis d'accompagner le Nigéria en 2019 dans l'élaboration de sa législation relative à la lutte contre la piraterie maritime et le renforcement des capacités de ses organismes en charge de la détection et de la répression de la criminalité maritime transnationale organisée.

2- Une amélioration avec l'apport de l'OMI

Institution spécialisée du système des Nations Unies créée par un Accord intergouvernemental le 17 mars 1948, l'OMI est chargée entre autres d'assurer la coordination des systèmes de sécurité et de sûreté des transports maritimes. Consciente de l'insuffisance des moyens de lutte dans l'espace maritime commun de la CEEAC et de la CEDEAO, du déficit infrastructurel du CRESMAO et du CRESMAC dans le processus de construction de l'architecture interrégionale de sécurité et de sûreté maritimes, elle a toutefois salué les dernières initiatives élaborées lors de la réunion conjointe du 28

renforcer encore les capacités des systèmes nationaux de justice pénale (...) », « renforcer la chaîne répressive-judiciaire des pays afin de lutter efficacement contre les crimes maritimes, allant de la détection à la détermination de la peine ».

⁵⁶ <http://www.unodc.org/> La criminalité maritime et la piraterie, consulté le 20/05/2021 : « (...) collaborer et coopérer avec d'autres partenaires opérant dans la région, dans le but de mieux coordonner les activités de lutte contre la criminalité maritime et la piraterie ; Plaidoyer pour l'adoption et la mise en œuvre des normes et standards de l'ONU sur la criminalité maritime et la piraterie »

⁵⁷ <http://www.Cameroon-tribune.cm/> lutte contre la piraterie maritime, consulté le 20/05/2021 : « examiner les cadres juridiques relatifs à la piraterie et autres infractions maritimes ».

⁵⁸ <http://www.gouv.bj/> les acteurs de la justice pénale en formation sur la piraterie et la criminalité maritime, consulté le 20/05/2021 : « un atelier de formation juridique sur la piraterie et la criminalité maritime en faveur des experts juridiques du Bénin ».

mai 2020 organisée entre les représentants du Gouvernement du Nigéria, les organisations représentantes du secteur pétrolier et des transports maritimes pour faire face au grave problème de la piraterie et des vols à main armée dans ce cadre géographique riche en hydrocarbures⁵⁹.

L'OMI depuis 2013 s'est inscrite dans un processus de renforcement des capacités maritimes des Etats membres de la CEDEAO et de la CEEAC. Elle continue d'amplifier ses actions au niveau national et régional par le biais des programmes d'assistance technique et d'audit. Face à la résurgence des attaques en mer à l'encontre des navires, le Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'OMI lors de sa 101^e session tenue du 5 au 14 juin 2019 fait un rappel à des interlocuteurs ciblés.⁶⁰ Certains pays du golfe de Guinée ont eu à bénéficier des avantages de ce programme. C'est le lieu de mentionner tout d'abord le Congo-Brazzaville qui a fait l'objet de son premier audit le 29 octobre 2018 dans un but précis⁶¹. L'audit s'est réalisé conformément au mémorandum de coopération signé entre le Congo et l'OMI. L'on pourrait également mentionner la Guinée Equatoriale qui a également fait l'objet le 1er octobre 2018 de l'application des mesures liées au programme d'audit dans un but précis⁶².

L'on pourrait aussi citer le cas du Cameroun où l'OMI avait accompagné les employés des Ports Autonomes de Douala, Kribi et Limbé dans le cadre d'un séminaire organisé du 23 au 27 septembre 2019 à Douala dont le thème central était précis⁶³. Il a permis aux personnels desdits organismes nationaux de maîtriser le processus de vérification de la conformité aux normes OMI pour les navires battant pavillon étranger en escale dans les ports.

Enfin, il serait important d'évoquer le cas de la Côte d'Ivoire. Une mission de l'OMI avait évalué en 2016, les documents et dispositifs relatifs à la sécurité sur les eaux ivoiriennes. L'objectif de cet audit⁶⁴ avait porté sur la sécurité de personnes en mer et sur la prévention de la pollution du milieu marin.

Dans le cadre régional, elle continue de procéder au renforcement de la coopération technique pour la protection des eaux du golfe de Guinée et la programmation des ateliers régionaux visant au renforcement de la sûreté maritime⁶⁵.

⁵⁹ VIRCOULON (T), TOURNIER (V), « Sécurité dans le golfe de Guinée : un combat régional », *Politique étrangère*, n° 3, 2015, [Http// : www.cairn.info/](http://www.cairn.info/), consulté le 20/05/2021.

⁶⁰ [http// : www.imo.org/](http://www.imo.org/) Comité de la sécurité maritime (MSC), 101^e session, 5-14 juin 2019, consulté le 22/05/2021 c'est-à-dire « *aux compagnies, aux capitaines et aux gens de mer qu'ils devaient continuer d'appliquer avec diligence les recommandations existantes de l'OMI et le texte révisé des meilleures pratiques de gestion, ainsi que les nouvelles recommandations actualisées pour la protection contre la piraterie et les vols à main armée dans la région du golfe de Guinée énoncées dans les Recommandations révisées du secteur maritime relatives à la lutte contre la piraterie (MSC.1/Circ.1601)* ».

⁶¹ [http// : adiac-congo.com/](http://adiac-congo.com/) Secteur maritime : L'OMI entame l'audit de la République du Congo, consulté le 20/05/2021 : « *de parvenir à l'application, de manière harmonisée et efficace, des dispositions des conventions internationales en vue du renforcement de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin à l'échelle mondiale* ».

⁶² [http// : www.eaecuatorialpress.com/](http://www.eaecuatorialpress.com/) Audience du Ministre des transports avec les membres de l'équipe d'audit, consulté le 20/05/2021 : « *évaluer l'état de la mise en œuvre des outils obligatoires de l'Organisation maritime internationale déterminant la manière dans laquelle la Guinée équatoriale exerce ses devoirs pertinents relatifs à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement* ».

⁶³ [http// : www.journalintegration.com/](http://www.journalintegration.com/) Normes maritimes internationales : L'OMI outille des employés des ports du Cameroun, consulté le 20/05/2021 : l'« *Accompagnement technique pour s'arrimer aux attentes de l'audit de l'Organisation Maritime Internationale en 2020* » ; ce séminaire a porté sur « *le renforcement des capacités des administrations et de toutes les parties prenantes aux inspections et contrôle des navires dans les ports camerounais dans leur quête de compétitivité et d'attractivité* ».

⁶⁴ [Http// : www.acturoutes.info/](http://www.acturoutes.info/) Sécurité maritime : Une mission de l'OMI à Abidjan pour évaluer les dispositifs, consulté le 20/05/2021. Il a consisté également à « *inspecter les infrastructures maritimes et portuaires, mais aussi les documents* ».

⁶⁵ Ces actions au niveau régional ont conduit à l'évaluation du Code de conduite de Yaoundé lors d'un exercice organisé les 16 et 17 août 2020. Cet exercice a permis « *aux participants de mieux saisir les enjeux d'une coopération efficace entre les signataires du Code, dans le contexte de la lutte permanente contre la criminalité* ».

Suite à l'attaque contre le porte-conteneurs Mozart survenue le 23 janvier 2021 dans le golfe de Guinée, le Secrétaire général de l'OMI dans sa lettre d'urgence du 10 février 2021, a déclaré qu'il fallait renforcer la coopération et mettre en œuvre les meilleures pratiques de gestion afin d'éviter, prévenir et signaler les attaques.

Au total, l'on pourrait dire que les nouvelles initiatives multilatérales prises pour la consolidation de l'architecture de sécurité et de sûreté maritimes adoptées en 2013 contribuent fortement au renforcement de la protection des eaux du golfe de Guinée. Certains acteurs étrangers s'investissent également de manière durable dans l'amélioration des capacités maritime nationale et régionale.

B/ Une protection internationale améliorée grâce aux initiatives régionales

Pour encourager les Etats du golfe de Guinée à construire une architecture de sécurité et de sûreté maritimes suffisamment adaptée aux assauts des criminels et brigands des mers, certains acteurs étrangers tels que l'Union européenne se sont inscrits dans une nouvelle voie⁶⁶. Ils se sont engagés pleinement à inscrire les résolutions 2018 et 2039 du Conseil de sécurité des Nations Unies dans leurs politiques de défense et de sécurité commune. Dans le but de contribuer de manière durable à la sécurisation de cette région maritime menacée, l'U.E a développé de nouveaux cadres de coopération (1). Quelques puissances maritimes assistent également de manière unilatérale les Etats du golfe de Guinée (2).

1 – Des nouveaux programmes de l'Union européenne sur la sécurité et la sûreté maritimes

Au-delà du programme des routes maritimes critiques⁶⁷, du GoGIN⁶⁸, du WeCAPS⁶⁹, des projets SWAIMS⁷⁰ et PASSMAR⁷¹, l'Union européenne en tant qu'organisation intergouvernementale, a mis

maritime ». [Http// : www.imo.org/](http://www.imo.org/) Criminalité maritime : le Code de conduite de Yaoundé à l'étude, consulté le 20/05/2021.

⁶⁶ [http// : www.un.org/](http://www.un.org/) Le Conseil encourage les Etats du golfe de Guinée à élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie et à créer un mécanisme multinational et transrégional, consulté le 22/05/2021 : une « *stratégie d'ensemble d'appui aux efforts nationaux et régionaux visant à aider les Etats (...) qui s'efforcent de lutter contre la piraterie et les vols à main armée* ».

⁶⁷ Initié en 2009, « *ce programme transrégional met l'accent sur la sécurité et la sûreté des grandes routes maritimes. Il a pour objectif d'améliorer la sécurité et la sûreté en mer et d'aider ainsi à rendre plus sûres les voies de navigation et de transport marchand sur le long terme. Il vise à améliorer la gouvernance maritime* ». [Http// : www.ec.europa.eu/](http://www.ec.europa.eu/) Nouvelle initiative de l'UE pour lutter contre la piraterie dans le Golfe de Guinée, consulté le 22/05/2021.

⁶⁸ Le GoGIN (Réseau interrégional du golfe de Guinée), a été adopté le 20 octobre 2016. Conçu à l'endroit des Etats côtiers notamment, l'Angola, le Benin, le Cameroun, le Cap-vert, le Congo, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée équatoriale, la Guinée-Bissau, le Liberia, le Nigeria, la RDC, la Sierra Léone, Sao Tomé et Principe, le Sénégal et le Togo. Il vise à : « *améliorer la collecte de l'information maritime, apporter un soutien spécifique aux différentes organisations nationales en charge des dossiers maritimes et apporter un soutien spécifique aux centres maritimes transnationaux de l'architecture de Yaoundé* ». Dans sa phase d'opérationnalisation, ledit programme transrégional s'appuie sur cinq grandes activités importantes notamment, « *Processus et organisation, Formations et entraînements, systèmes d'information, études juridiques en collaboration avec l'ONUDC, études des besoins nationaux* ». [Http//: www.expertisefrance.fr/](http://www.expertisefrance.fr/) GoGIN – Gulf of Guinea Inter – Regional Network, consulté le 22/05/2021.

⁶⁹ Le Programme WeCAPS vise à « *renforcer la sûreté des installations portuaires en améliorant leur mise en conformité avec les obligations du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) ; soutenir la gouvernance portuaire : organisation, gestion réglementation ; appuyer la sécurité civile et les actions de prévention, gestion des risques, manipulation et stockage des matières dangereuses* ». Il utilise comme méthodologie d'approche la formation, la sensibilisation, les mises à niveau de connaissances, la pratique d'exercices, les séminaires, les partenariats, l'assistance légale et juridique et l'organisation des visites d'étude et a déjà permis d'assister le Togo et la Côte d'Ivoire. [Http//: www.expertisefrance.fr/](http://www.expertisefrance.fr/) WeCAPS – Western and Central Africa Port Security, consulté le 29/08/2021.

⁷⁰ Adopté en 2018 le programme SWAIMS (Support to West Africa Integrated Maritime Security) pour une durée de 05 ans, cette initiative renforcée s'inscrit dans le cadre du 11^e Fond européen de développement (FED). Il vise à appuyer la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO de 2014 et à améliorer la sécurité et la sûreté

sur pied de nouveaux programmes et projets maritimes pour l'amélioration des capacités dans le golfe de Guinée, notamment le FORMAR et le projet dénommé « Présence maritime coordonnée ».

Concernant le FORMAR, il constitue un programme de renforcement de capacités techniques des professionnels civils et militaires des Etats de la CEDEAO travaillant dans les centres nationaux et régionaux de coordination des opérations maritimes. Il s'inscrit dans le cadre du programme SWAIMS et est financé à hauteur de 1.5 million d'euros. Il permettra de financer 16 cycles de formation entre 2021 et 2024 à l'institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI) de l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM).

Il faut noter que les différents thèmes qui seront traités dans le cadre du FORMAR concernent entre autres le régime pénal des infractions en mer, l'exercice de la police en mer, le terrorisme maritime, l'inspection des pêches, le blanchiment d'argent lié aux activités maritimes, la certification d'opérateurs de station radio Côtière (SMDSM). Ils s'adressent aux cadres supérieurs des centres multinationaux de coordination maritime de la CEDEAO, officiers de marine et de ports, des forces de l'ordre (police maritime, gendarmerie, douanes, agences maritimes ou affaires maritimes, garde-côtes), professionnels de la sûreté, de la sécurité et de l'environnement maritimes, avocats, magistrats et procureurs, acteurs maritimes et portuaires (agents de sûreté, agents des compagnies maritimes, armateurs et gens de mer, importateurs et exportateurs, personnels des chantiers navals et représentants de la société civile liés à la sûreté maritime⁷².

Le projet « présences maritimes coordonnées » (PMC) dans le golfe de Guinée pour sa part, a été lancé le 25 janvier 2021 suite aux conclusions du Conseil de l'Union européenne. Il vise à renforcer l'engagement opérationnel européen, en assurant une présence et une couverture maritime permanente dans les zones d'intérêt maritimes établies par le Conseil, et en promouvant la coopération et le partenariat en mer au niveau international⁷³. Il vient consolider les capacités de coordination de l'UE dans les zones maritimes stratégiques et permet de recourir aux ressources navales et aériennes existantes des Etats membres pour accroître la capacité à agir.

Ce projet sera en coopération avec le réseau MARSUR, bras armé technique de l'Agence européenne de défense afin de faciliter l'échange d'informations opérationnelles, telles que la position, l'itinéraire, les données d'identification ou les images des navires⁷⁴ et soutiendra les efforts déployés par les Etats côtiers et les organisations de l'architecture de Yaoundé pour relever les défis croissants en matière de sécurité, tels que la piraterie armée et les enlèvements contre rançon, qui compromettent la sûreté maritime et la bonne gouvernance des océans⁷⁵.

maritimes mise en oeuvre dans le golfe de Guinée. [Http// : www.criticalmaritimeroutes.eu/](http://www.criticalmaritimeroutes.eu/) Critical Maritime Routes Programme : Initiatives hors-CMR, consulté le 22/05/2021.

⁷¹ Adopté en 2019 le programme PASSMAR (Programme d'Appui à la Stratégie de sûreté et de sécurité maritimes en Afrique centrale). Celui-ci a comme objectifs spécifiques le renforcement de la gouvernance maritime, la maîtrise des espaces maritimes dans le golfe de Guinée, le renforcement des cadres législatifs et réglementaires nationaux, ainsi que l'implication accrue de la société civile et du secteur privé dans le processus de politique maritime intégrée. Il vise à accompagner la zone maritime commune de la CEEAC. Elaboré pour une durée de 04 ans, le programme PASSMAR concerne directement la CEEAC et les Etats côtiers tels que le Cameroun, le Gabon, la République du Congo, la République Démocratique du Congo, l'Angola et Sao Tomé et Príncipe.

⁷² [http// : www.maritimafrica.com/](http://www.maritimafrica.com/) L'Union européenne soutient des formations en sécurité maritime dans le golfe de Guinée, de 2021 à 2024, consulté le 22/05/2021.

⁷³ [http// : www.consillium.europa.eu/](http://www.consillium.europa.eu/) Golfe de Guinée : conclusions du Conseil portant lancement du projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées, consulté le 22/05/2021.

⁷⁴ [http// : www.journalmarinemarchande.eu/](http://www.journalmarinemarchande.eu/) Golfe de Guinée : l'UE s'attelle à la sûreté maritime, consulté le 22/05/2021.

⁷⁵ [http// : www.consillium.europa.eu/](http://www.consillium.europa.eu/) Golfe de Guinée : conclusions du Conseil portant lancement du projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées, consulté le 22/05/2021.

2 – Des initiatives engagées par l’Union africaine pour la garantie de la sûreté du transport des marchandises par voie maritime

Depuis 2012, les efforts de l’Union africaine sont clairs⁷⁶. Afin de dépasser le stade des rivalités ou concurrences perceptibles entre elle et les Communautés économiques régionales (CER)⁷⁷, l’Union africaine en tant que dépositaire de l’Architecture africaine de paix et de sécurité (AAPS) s’est engagée à trouver des réponses aux actes de violence qui pèsent sur les eaux territoriales ou sous juridiction de ses Etats membres et bien au-delà. Elle a de ce fait adopté deux instruments juridiques de lutte importants contre la criminalité maritime notamment, la Charte africaine de transport révisée et celle sur la sûreté, la sécurité maritime et le développement en Afrique.

Adoptés respectivement en 2010 et en 2016, ces deux mécanismes de manière globale mentionnent dans leurs corpus des mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime. Ils appellent également les Etats membres de l’Union africaine à accentuer la coopération judiciaire bilatérale et multilatérale et à renforcer l’échange de renseignements et l’information sur la situation des navires en mer. Ces textes encouragent aussi les Etats à prendre par le biais de coopérations bilatérales ou multilatérales des mesures nécessaires en vue de l’application effective des instruments internationaux pertinents en matière de sécurité et de sûreté maritimes et de lutte contre la piraterie, en vue de garantir l’efficacité du transport maritime et des activités portuaires.

Conclusion

Au terme de notre réflexion, il convient de relever que la recrudescence des attaques orchestrées à l’encontre des navires et des installations pétrolières offshore dans le golfe de Guinée est toujours une préoccupation majeure pour le système des Nations Unies et l’industrie maritime internationale.

Nonobstant la construction en 2013 d’une architecture de paix et de sécurité sur l’espace maritime commun, la quasi-totalité des capacités nationales et régionales d’intervention en mer reste tributaire de l’assistance technique offerte par des partenaires internationaux qui continuent d’œuvrer dans la recherche des alternatives à la problématique de l’insécurité maritime généralisée.

Bien que les solutions institutionnelles et opérationnelles aient été adoptées à l’échelle nationale et régionale, celles-ci ne sauraient permettre une totale élimination des fléaux d’illicéité maritime sans l’implication active d’autres composantes telles que la société civile, les organisations non gouvernementales et les représentants des communautés côtières. Ces acteurs impliqués pour la plupart dans l’œuvre sociale et humanitaire pourraient aider les gouvernements à trouver des moyens d’occupation de la jeunesse vivant sur les zones littorales dans le golfe de Guinée.

Une réelle coopération maritime entre les acteurs nationaux et régionaux, ainsi que la création d’un fonds d’affectation régional pour le financement de l’architecture de Yaoundé pourraient constituer une autre catégorie d’apports pour l’éradication de la violence maritime organisée dans cette zone maritime.

⁷⁶ CLAMENT (J- M), « Les régionalisations des réponses aux crises africaines », *Revue Défense Nationale*, n° 792, 2016, pp. 26- 27 : ils se sont « accentués pour améliorer la coopération régionale et internationale et assurer la sécurité du domaine maritime africain vis-à-vis des menaces liées à la piraterie et aux trafics maritimes, (...) ». de même, ils visent à « promouvoir une approche intégrée de la lutte contre l’insécurité maritime ».

⁷⁷ GNANGUËNON (A), « Une coopération à géométrie variable : L’Union Africaine et les Communautés économiques régionales », PERSPECTIVES, FRIEDRICH EBERT STIFTUNG, 2019, p. 4. Cette concurrence de manière globale est due à un « (...) manque de coordination entre l’UA et les CERs ».