



La répression de la piraterie et les actes illicites en mer par le Cameroun

Par

Louis Blaise NGONO

Docteur en droit public de l'Université de Douala, Cameroun
louisblaise_ngono@yahoo.fr

Résumé

La criminalité maritime, devenue préoccupante dans le golfe de Guinée, compromet gravement la navigation, l'économie et la sécurité côtière. Face à ce fléau, le Cameroun, longtemps en marge, a progressivement adopté un cadre normatif renforcé et des actions répressives. Toutefois, malgré ces avancées, la réponse reste perfectible et nécessite un renforcement continu et des efforts intégrés pour garantir une sécurité maritime efficace et durable.

Mots-clés : Répression, piraterie maritime, actes illicites en mer, droit international public, Cameroun,

Abstract

Maritime crime, now a major concern in the Gulf of Guinea, seriously threatens navigation, the economy, and coastal security, in response, Cameroon, long on the sidelines, has gradually adopted a stronger legal framework and repressive measures. However, despite these advances, its response remains imperfect and requires continuous strengthening and integrated efforts to ensure effective and sustainable maritime security.

Keywords: *Repression, maritime piracy, unlawful acts at sea, public international law, Cameroon*

Table des matières

Introduction

- I. Une répression normative affermie**
 - A. Un affermissement dérivé des normes internationales et régionales
 - 1. *Une qualification évolutive de la piraterie maritime en droit international*
 - 2. *Une adhésion active du Cameroun aux mécanismes régionaux concertés*
 - B. Un affermissement progressif des normes nationales
 - 1. *Des réformes normatives dissuasives*
 - 2. *Des réformes institutionnelles structurantes*
- II. Une répression opérationnelle perfectible**
 - A. Un cadre d'action inachevé
 - 1. *Un cadre normatif encore insuffisamment harmonisé*
 - 2. *Une coordination institutionnelle défaillante*
 - 3. *Une réponse opérationnelle encore sous-dimensionnée*
 - B. Un cadre d'action à consolider pour plus d'efficacité
 - 1. *Une consolidation des capacités juridiques et opérationnelles*
 - 2. *Une consolidation de la coopération régionale et internationale*
 - 3. *Une consolidation de la répression transactionnelle et socio-préventive*

Conclusion

INTRODUCTION

Étymologiquement, le vocable « répression » vient du verbe « réprimer », qui dérive lui-même du latin *reprimere* qui signifie littéralement « presser en arrière », « refouler », « contenir par la force ». Le Dictionnaire Larousse définit donc ce verbe comme le fait d'« empêcher par la force le développement d'une action jugée dangereuse¹ ». Selon le Vocabulaire juridique, la répression est « l'action de réprimer incluant l'incrimination des faits délictueux, la poursuite de leurs auteurs, et l'infliction des peines² ». Le Dictionnaire de droit international public la définit comme une « action de réprimer une violation grave de l'ordre juridique international. Terme employé tout particulièrement pour désigner l'action de sanctionner les acteurs et les complices d'un crime de guerre, d'un crime contre la paix ou d'un crime contre l'humanité – y compris le crime de génocide et le crime d'apartheid – ainsi que d'actes de piraterie, de terrorisme ou de violations graves des droits de l'homme³ ».

Dès le début des années 2000, le golfe de Guinée⁴ est devenu l'un des principaux foyers d'insécurité maritime dans le monde. Cette région stratégique, riche en ressources halieutiques et pétrolières, est en proie à un fléau d'illicéité internationale maritime auquel font face les États. Sans l'énoncé d'une quelconque hiérarchie, ce fléau englobe les atteintes volontaires à l'environnement marin, la pêche illégale, le terrorisme, la piraterie et les actes de violence à main armée, le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes, le trafic d'êtres humains en vue d'une immigration clandestine, l'activité d'émission non autorisées, la traite⁵.

Le Cameroun⁶, avec un littoral d'environ 402 km ouvert sur le Golfe de Guinée, occupe une position géostratégique importante. Il est confronté de manière directe aux effets de cette criminalité maritime à partir de 1987 par des actes spontanés menés par des brigands munis d'armes rudimentaires (couteaux, fusils artisanaux)⁷. C'est au début des années 2000 que la criminalité maritime au large du Cameroun quitte « les haillons de l'amateurisme » pour prendre un caractère industriel et politico-militaire du fait de la porosité de la frontière maritime entre le Cameroun et le Nigéria, et au conflit frontalier ayant opposé ces deux nations voisines⁸. Elle est donc devenue une menace sérieuse aux intérêts nationaux de l'État

¹ *Dictionnaire de poche*, Paris, Larousse, 2011, p. 700.

² Gérard Cornu, (dir), *Vocabulaire Juridique*, 12^e éd., Paris, PUF, 2018

³ Jean Salmon, (dir), *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant, 2001, p. 985.

⁴ Géographiquement, le golfe de Guinée est l'espace qui part du cap des Palmes (Libéria) jusqu'au cap Lopez (Gabon) formant une large courbe côtière. Institutionnellement, la Commission du golfe de Guinée est constituée de huit pays : Angola, Cameroun, Congo, République Démocratique du Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, Nigéria, Sao Tomé et Príncipe. <https://arquidiamantina.org> (consulté le 25/06/2025).

⁵ Jean-Paul Pancracio, *Droit de la mer*, 1^{re} éd., Paris, Dalloz, 2001, p. 445.

⁶ Le Cameroun est un État de l'Afrique centrale et occidentale. Il s'étend sur une superficie de 470 442 km² pour une population actuellement estimée à 30 135 732 habitants. Il est riverain de l'Océan atlantique.

⁷ Njobo Timothée Tomo, « Actes illégaux de piraterie et de terrorisme maritimes : la zone côtière Cameroun entre menace, lutte et désuétude des conventions internationales entre le XX^e et le XXI^e siècle », *Revue des sciences sociales*, n° 3, 2023, vol.1, p. 139 à 150, spéc. p. 145.

⁸ Sébastien Thierry Régis ombé, *La participation de la marine nationale dans la lutte contre la piraterie maritime au Cameroun (1990 – 2018) : essai d'analyse historique*, mémoire de Master en histoire, Université de Yaoundé I, 29 juillet 2022, p. 82.

du Cameroun. Ces dernières années, plusieurs incidents ont illustré la persistance des menaces après l'accalmie observée de 2013 à 2016. Par exemple, en août 2019, les pirates ont attaqué deux navires au mouillage au large de Douala, enlevant 17 marins, dont des ukrainiens et des chinois⁹. En 2023, malgré une baisse des attaques comparée aux années précédentes, la région a enregistré plus de 55 incidents liés à la sécurité maritime¹⁰. Il ne se compte pas les enlèvements des personnes, des pêcheurs artisanaux, des autorités administratives camerounaises orchestrés à partir de la mer¹¹. Par ailleurs, les actes de contrebande de toutes sortes, le trafic du « *zoua zoua*¹² », et enfin la pêche illégale dans la zone économique exclusive du Cameroun continue de générer d'importantes pertes économiques et met en péril les écosystèmes marins¹³.

Ces actes criminels sont fréquemment revendiqués par des groupes politico-criminels irrédentistes nigériens, actifs dans le Delta du Niger, notamment par des factions armées se réclamant de l'autodéfense des intérêts autochtones¹⁴, suite à la rétrocession de la péninsule de Bakassi au Cameroun par le Nigéria subséquente à l'arrêt de la cour internationale de justice (CIJ) du 10 octobre 2002 dans l'affaire de la délimitation terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria (Guinée Équatoriale intervenant), et qui réclament, à l'Etat fédéral du Nigéria, « une réannexion pure et simple de la péninsule de Bakassi »¹⁵. Depuis 2017, se sont ajoutés des gangs affiliés aux mouvements séparatistes des régions d'expression anglaise du Nord-Ouest et du Sud-Ouest du Cameroun, lesquels mènent, depuis 2016, une guerre asymétrique, causant d'importantes pertes humaines et matérielles tant au sein des forces armées camerounaises que parmi les populations civiles riveraines.

Le droit international ne pénalise pas la piraterie maritime, bien que l'incriminant. Le traité de Rome qui fixe le statut de la Cour pénale internationale (CPI), instance chargée de juger les auteurs des crimes internationaux, n'inscrit pas la piraterie parmi les matières relevant de sa compétence. Ainsi, la convention des Nations unies sur le droit de la mer consacre une compétence universelle et facultative sur la répression de la piraterie¹⁶. Mais Suite à la montée de la piraterie dans le golfe de Guinée, le Conseil de sécurité des Nations unies a adopté plusieurs résolutions, dont la plus récente, la résolution n°2634 (2022) adoptée à l'unanimité le 31 mai 2022, appelle les États côtiers, non seulement à criminaliser la piraterie et le vol à main armée en mer, et juger ou extraditer les auteurs et leurs complices, mais aussi

⁹ Jeune Afrique – Piraterie dans le golfe de Guinée, « Piraterie dans le golfe de Guinée : des marins asiatiques et européens enlevés au large du Cameroun », 16 août 2019, <https://www.jeuneafrique.com/817153/politique/piraterie-dans-le-golfe-de-guinee-des-marins-asiatiques-et-europeens-enleves-au-large-du-cameroun> (consulté le 10/06/2025).

¹⁰ Nations unies, *Le conseil de Sécurité examine les menaces dans le Golfe de Guinée*, Rapport sur la sécurité examine les menaces dans le golfe de Guinée, 22 novembre 2023, <https://press.un.org/fr/2024/cs15331.doc.htm>

¹¹ Journal du Cameroun.com « l'autorité administrative recouvre sa liberté plus de cinq mois après son enlèvement à Idabato », <https://fr.journalducameroun.com/> (consulté le 10/06/2025).

¹² Pétrole frelaté produit par les raffineries artisanales et clandestines au Nigéria, introduit frauduleusement bon marché au Cameroun.

¹³ Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCN Times) – Pêche INN au Cameroun, « Golfe de Guinée : les pêcheurs artisanaux accusent les chalutiers de pêche INN », <https://french.hcnimes.com/golfe-de-guinee-les-pecheurs-artisanaux-accusent-les-chalutiers-de-peche-inn> (consulté le 10/06/2025), « le Cameroun perdrait environ 33 millions USD par an à cause de la pêche illégale dans sa ZEE ».

¹⁴ Il s'agit de : *Niger Delta Defence and Security Council (NDDSC)*, *Movement for the Emancipation of the NigerDelta (MEND)*, *Bakassi freedom fighters (BFF)*, *African Marine Commando (AMC)*, *Bakassi Movement for self-Determination (BAMOSD)*, *Movement for the Survival of Ogoni People (MOSOP)*, etc.

¹⁵ Éric Fokou, « La sécurité maritime dans l'espace géographique Camerouno-nigérien : pour une étude géopolitique de la criminalité dans le Golfe de Guinée », *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2021, XXXIX, p. 199-250. hal-04978018

¹⁶ Jean-Christophe MARTIN, « La répression des actes de piraterie maritime : développements de poursuites et tension des pirates somaliens », *Annuaire français de droit international*, vol. 56, 2010, pp.497-527.

à adopter des stratégies nationales de sécurité maritime dans un cadre juridique harmonisé pour prévenir et réprimer ces actes¹⁷.

Dès lors, il importe d'examiner dans quelle mesure la stratégie juridique et opérationnelle mise en place par le Cameroun permet de répondre de manière efficace et durable à la piraterie maritime et aux actes illicites dans le golfe de Guinée. Il sera question dans cette réflexion de démontrer que malgré une adhésion active aux instruments juridiques internationaux et une implication notable dans les mécanismes régionaux de sécurité maritime, la réponse du Cameroun demeure freinée par les contraintes institutionnelles et opérationnelles, nécessitant un renforcement structurel et une coopération stratégique accrue.

Dans une démarche positiviste, notre analyse se structurera autour de deux axes : d'une part, l'examen de la répression normative (I) ; d'autre part l'évaluation de la répression opérationnelle (II).

I. UNE RÉPRESSION NORMATIVE AFFERMIE

En tant qu'État côtier du golfe de Guinée, le Cameroun s'est progressivement engagé dans la lutte contre la piraterie maritime et les autres activités illicites en mer en ratifiant un ensemble d'instruments juridiques internationaux et régionaux (A). Cette adhésion témoigne d'une volonté de s'arrimer aux standards internationaux au plan national (B).

A. Un affermissement dérivé des normes internationales et régionales

Le Cameroun est partie à plusieurs instruments juridiques internationaux et régionaux contraignants relatifs à la répression des autres actes illicites en mer.

1. Une qualification évolutive de la piraterie maritime en droit international

La convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) ratifiée par le Cameroun le 19 novembre 1985, constitue le socle juridique principal de la répression de la piraterie maritime. Son article 101 définit la piraterie comme :

- a) Tout acte illicite de violence, de détention ou de déprédation commise par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : i) contre un navire ou un aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ; ii) contre un navire ou un aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, 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 la faciliter.

Cette définition est restrictive en raison de ce qu'elle laisse apparaître deux cloisons essentielles : une cloison zonale et une cloison téléologique.

¹⁷ United Nations, « Adopting resolution 2634 (2022), Security Council Calls on Gulf of Guinea Countries to Criminalize Piracy, Armed Robbery at Sea under Domestic law”
https://press.un.org/en/2022/sc14915.doc.htm?utm_source=chatgpt.com (Consulté le 22/06/2022)

La première est liée au fait que la convention définit la piraterie comme une infraction commise en haute mer. Cette perception semble passéiste puisqu'elle ne tient pas compte des évolutions actuelles. Le Bureau maritime international¹⁸ (BMI) observe que la majorité des attaques contre les navires ont lieu à l'intérieur des zones maritimes placée sous juridiction étatique¹⁹. Si ces actes sont exclus du champ de la piraterie, comment les qualifie-t-on ? Deux tendances évolutives répondent à cette préoccupation. La première est celle de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui, dans son code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires adopté le 02 janvier 2009, qualifie de « vol à main armée à l'encontre des navires » les actes de violence et de déprédation perpétrés dans les « [...] eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou dans la mer territoriale d'un Etat²⁰ » à des « fins privées ». Dans ce code, la piraterie garde la même définition que celle donnée par l'article 101 de la convention de Montego Bay. On se retrouve donc devant deux qualifications et deux compétences pour les mêmes actes commis à deux zones maritimes différentes : la piraterie en haute mer est soumise à la compétence universelle selon l'art 105 de la convention de Montego Bay ; et le vol à main armée dans la zone de souveraineté est soumis à la compétence exclusive des autorités territorialement compétentes au sens du code des bonnes pratiques. Cette distinction n'est pas l'option du BMI, qui a une vision globale et réaliste du phénomène. « le BMI définit l'acte de piraterie et de vol à main armée comme un acte d'abordage ou une tentative d'abordage contre tout navire avec l'intention manifeste de commettre un vol ou tout autre crime et avec l'intention manifeste ou la capacité d'user de la force dans la commission de cet acte²¹ ». Cette définition ne pose pas de cloison zonale. L'acte de piraterie et de vol à main armée constitue une même chose.

La deuxième cloison peut être qualifiée de téléologique, c'est-à-dire qui définit le but poursuivi par l'infraction. La convention définit la piraterie comme un acte commis à des « fins privées », ce qui réduit la piraterie à une activité lucrative. Pourtant, les actes perpétrés par les mouvements irrédentistes nigériens - comme *Bakassi Freedom Fighters et Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND)* - ou séparatistes camerounais dans le delta du Niger, ne sont pas dénués des revendications politiques²².

Suite à l'attaque du navire italien *Achille Lauro*²³ par des terroristes palestiniens en 1987 au large d'Alexandrie, en Egypte, l'OMI adopta la convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (La convention SUA), le 10 mars 1988 à Rome, en Italie ; et plus tard, son protocole additionnel pour la répression d'actes illicites contre la

¹⁸ Le Bureau maritime international est un organe interne de la Chambre de commerce internationale (CCI), créé en 1981. En, 1992, il a institué le Centre anti-piraterie, avec siège à Kuala Lumpur en Malaisie, qui est chargé de recenser en temps réel, pour l'ensemble du monde les actes de violence commis en mer contre les navires. Il assure une fonction d'information qui permet à la prévention ainsi qu'à la lutte contre la piraterie de s'organiser. Cf. Jean-Paul Pancraccio, *op. cit.*, p. 448.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ OMI, code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, paragraphe 2.2. « le vol à main armée désigne l'un quelconque des actes suivants : 1) tout 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 archipélagiques ou la mer territoriale d'un Etat ; 2) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessous ou commis dans l'intention de le faciliter ».

²¹ ICC-IMB, "Piracy and Armed Robbery against Ships Report, cite par Jean-Paul Pancraccio, *Droit de la mer, op. cit.*, p. 448.

²² Robert Mballa Owona, « Le maintien de l'ordre public dans le golfe de Guinée à l'épreuve de la piraterie et d'autres brigandages en mer », *Revue du Droit Public*, n°6, 2019, <https://www.lexbase-lextenso.fr>

²³ Pour une meilleure connaissance des faits de cette affaire, lire, Jean-Paul Pancraccio « L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international », *Annuaire français de droit international*, 1985, n°31, p. 221 à 236, spéc. p. 221-223. Voir également Djamchid Montaz, « La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *Annuaire français de droit international*, vol. 34, 1988, pp. 589-600, (spéc. pp. 589).

sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental. Cette convention ne définit pas explicitement la piraterie maritime, mais s'affiche comme une convention anti-terroriste venue combler les insuffisances de la convention de Montego Bay en matière de répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation. Elle impose la coopération des États à prévenir et à réprimer la piraterie, le terrorisme, et autres crimes maritimes commis dans les zones de juridiction des États côtiers. Elle impose également la protection des installations portuaires et le renforcement des capacités des États. Le Cameroun a ratifié cette convention, y compris son protocole, le 22 août 2011.

Par ailleurs, les navires et les ports étant des piliers fondamentaux de la navigation maritime, ils sont régulièrement la cible des attaques pirates. Pour assurer efficacement leur sécurité, l'OMI a adopté le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS : *International Ship and Port Facility Security Code*). Ce code qui émane du chapitre XI-2 de la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS : *Safety of Life at sea*)²⁴, ne traite pas directement du droit pénal des actes illicites en mer, mais constitue la base d'un régime de sûreté complet et obligatoire pour le secteur des transports internationaux²⁵. Il s'agit d'un ensemble de mesures destinées à prévenir les actes illicites dans les ports, notamment : l'évaluation de sûreté du navire ; le plan de sûreté du navire, l'officier de sûreté du navire ; et la communication entre navires et les autorités portuaires. Les sanctions pénales des infractions à ces mesures relèvent plutôt du droit interne des États.

Le 28 février 1991, le Cameroun a ratifié la convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, signée à Vienne le 27 février 1989. L'article 17 de cette convention définit les mesures de lutte contre le trafic des stupéfiants et des substances psychotropes par la mer, cette convention consacre la compétence exclusive de l'État du pavillon et la coopération des États²⁶.

2. Une adhésion active aux mécanismes régionaux concertés

Le Cameroun est membre de la Commission du golfe de Guinée (CGG), de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), et du Conseil de paix et de sécurité de l'Afrique centrale (COPAX). À ce titre, il est engagé dans la stratégie maritime intégrée adoptée le 23 mai 2013 à Yaoundé, au Cameroun. Il a donc été un acteur central dans l'élaboration et la mise en œuvre du code relatif à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires, et des activités maritimes illégales en Afrique de l'Ouest et du Centre. Ce code a été adopté le 25 juin 2013 à Yaoundé, au Cameroun, pour promouvoir la coopération maritime régionale et l'instauration d'un environnement maritime stable pour contribuer à la paix, à l'ordre public et au maintien de la prospérité en Afrique de l'Ouest et du Centre²⁷. Ses signataires²⁸ entendent coopérer pour réprimer les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, les actes de terrorisme maritime, la pêche et autres activités illégales²⁹, par la saisie et la confiscation des

²⁴ La version de SOLAS de 1948 a été ratifiée par le Cameroun le 16 mai 1960. Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer https://whatconvention.org/fr/ratifications/1635?utm_source=chatgpt.com (Consulté le 25/05/2025)

²⁵ IMO, « chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et Code ISPS », <https://www.imo.org> (consulté le 15/06/2025).

²⁶ Mathias Forteau, Alina Miron, Alain Pellet, *Droit international public*, Paris, 9^e éd.n LGDJ, 2022, p. 1959.

²⁷ Louis Blaise Ngono, *La contribution des États de la Côte atlantique africaine à l'évolution du droit de la mer*, Thèse de doctorat, université de Douala, 03 mai 2025, 628 p. spéc. p. 528.

²⁸ Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mali, Nigéria, République Centrafricaine, République Démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Léone, Tchad, et Togo.

²⁹ Code relatif à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires, et les activités maritimes illégales en Afrique de l'Ouest et du Centre, art. 2.

biens³⁰, la coordination et les échanges des informations³¹, la notification des incidents³², l'assistance entre les signataires³³, la formation et l'éducation³⁴, l'incrimination, la poursuite et la répression³⁵, et le règlement des différends³⁶. Il prévoit notamment les mécanismes d'échange d'informations de coordination des opérations de surveillance, ainsi que la mise en place des centres interrégionaux. La Commission de l'Union Africaine (CUA) en est le dépositaire.

Au plan opérationnel, le Cameroun participe aux activités du Centre multinational de coordination (CMC) pour la zone D, qui regroupe les forces navales du Cameroun, du Gabon, de la Guinée Equatoriale, et de Sao Tomé et Príncipe. Ce CMC est organisé pour mener les opérations conjointes de sécurité maritime, notamment contre les actes illicites dans le golfe de Guinée.

Le Cameroun est également signataire de la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé). Bien que n'étant pas encore entrée en vigueur, cette Charte s'affiche comme un instrument de lutte contre la piraterie, le terrorisme, et tout autre acte illicite perpétré en mer contre les personnes et les biens à bord des navires et aéronefs, ainsi qu'à l'environnement marin. Elle engage chaque État à protéger son domaine maritime en renforçant la répression en mer par la professionnalisation des forces navales, des gardes côtes, des agents de sécurité et de douane³⁷ ; et par la mise en place d'un fonds de sûreté et de sécurité maritime³⁸, même si l'efficacité de ce fonds fait des doutes parce que les modalités de contribution à ce fonds ne sont pas détaillées³⁹. Cette Charte n'est pas encore entrée en vigueur.

En somme, l'adhésion du Cameroun à ces instruments juridiques témoigne d'une double logique. D'une part, une volonté d'harmonisation avec le droit international, et d'autre part, une démarche de solidarité régionale visant à faire face collectivement aux défis sécuritaires dans le golfe de Guinée. Toutefois, cette dynamique normative nécessite une transposition en droit interne et une mise en œuvre effective sur le plan opérationnel.

B. Un affermissement progressif des normes nationales

La mise en œuvre par le Cameroun des instruments de lutte contre la piraterie et les autres activités illicites intègre tant des réformes normatives (1) qu'institutionnelles (2).

1. Des réformes normatives dissuasives

Ces réformes vont en droite ligne avec les recommandations du Conseil de sécurité des Nations unies dans la résolution 2018 du 31 octobre 2011 visant à définir une stratégie globale comprenant, entre autres, « l'élaboration de législations et de réglementations

³⁰ *Ibid.*, art. 10.

³¹ *Ibid.*, art. 11.

³² *Ibid.*, art. 12.

³³ *Ibid.*, art. 13.

³⁴ *Ibid.*, art. 14.

³⁵ *Ibid.*, art. 15.

³⁶ *Ibid.*, art. 16.

³⁷ Charte de Lomé, art. 6.

³⁸ *Ibid.*, art. 7.

³⁹ Andrea Caligiuri « La Charte de Lomé comme instrument pour une nouvelle gouvernance maritime en Afrique », *Paix et sécurité européenne et internationale*, 2017. <https://shs.hal.science/halshs-03156200v1> (consulté le 12/06/2025).

nationales, là où il n'en existe pas, pour ériger en infractions les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer [...] ⁴⁰ ».

C'est par la loi n° 2000/02 du 17 avril 2000 relative aux espaces maritimes que le Cameroun fixe les limites extérieures de ses espaces maritimes conformément à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer⁴¹. Cette loi abroge les dispositions de la loi n°74-16 du 05 décembre 1974 fixant la limite des eaux territoriales de la République du Cameroun. L'article 10, de la loi de 2000 précise que la zone contiguë est l'espace réservé pour prévenir et réprimer les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaire ou d'immigration sur son territoire et dans sa mer territoriale.

Bien avant décembre 2022, le Cameroun ne disposait d'aucune loi pénalisant clairement la piraterie et certaines formes de criminalité comme le terrorisme. La loi n° 2016/007 du 12 juillet 2016 portant code pénal camerounais ne pénalise pas les infractions commises contre la sécurité de la navigation maritime, bien que les incriminant⁴². Il en est de même du code de la marine marchande CEMAC du 22 juillet 2012⁴³ qui est d'application directe⁴⁴ dans les États membres⁴⁵ de cette organisation.

Pour combler ce vide juridique longtemps entretenu, le Cameroun a adopté la loi n°2022/017 du 27 décembre 2022 portant répression de la piraterie, du terrorisme et les atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes. Ce texte de dix-huit (18) articles adopté en application du droit international et du droit communautaire se veut une réponse équitable à la criminalité maritime ambiante dans le Golfe de Guinée. Elle prescrit des sanctions sévères et dissuasives allant jusqu'à l'emprisonnement à vie, et des peines d'amende allant jusqu'à deux cent millions (200 000 000) de FCFA, pour les personnes et complices des atteintes à la sécurité de la navigation maritimes⁴⁶, des plateformes⁴⁷, des actes de terrorisme à bord des navires et des plateformes⁴⁸. Pour les auteurs et complices des actes de pollution du plan d'eau et des voies navigables⁴⁹, et les émissions non autorisées⁵⁰, cette loi prescrit des peines encore plus sévères allant jusqu'à l'emprisonnement à vie et aux peines amende pouvant atteindre deux milliards cinq cent millions⁵¹ (2. 500 000 000) de FCFA. Cette rigidité est certainement due aux lourdes conséquences et dommages que ces actes sont susceptibles de causer à la sécurité de la navigation, à l'environnement marin et sa biodiversité, et à la sécurité de l'État côtier. Le législateur camerounais adopte des mesures atténuantes à l'endroit de l'auteur ou complice de certaines infractions susmentionnées dans la loi de 2022, qui permet d'éviter ou d'interrompre les conséquences dommageables de ces actes⁵², manifestant ainsi sa prise de conscience ou son regret.

⁴⁰ Nations unies, « 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 », 31 octobre 2011. <https://press.un.org/fr/2011/CS10430.doc.htm> (consulté le 07/06/2025).

⁴¹ Loi de 2000/02 du 17 avril 2000 relative aux espaces maritimes de la République du Cameroun, art. 1^{er} et 2.

⁴² Loi n° 2016/007 du 12 juillet 2016 portant Code pénal du Cameroun, Art. 11

⁴³ Code CEMAC de la marine marchande du 22 juillet 2012, de l'art. 783 à l'art. 790

⁴⁴ Code communautaire de la marine marchande de 2012, art. 798 (2).

⁴⁵ Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, République Centrafricaine, Tchad.

⁴⁶ Loi n°2022/017 du 27 décembre 2022 portant répression de la piraterie, du terrorisme et les atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes, art. 4

⁴⁷ *Ibid.*, art. 5

⁴⁸ *Ibid.*, art. 6

⁴⁹ Loi n°2022/017 du 27 décembre 2022 portant répression de la piraterie, du terrorisme et les atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes, art. 8.

⁵⁰ *Ibid.*, Art. 9

⁵¹ L'équivalent de 3 811 234 Euros (si 1 Euro = 655,957 FCFA).

⁵² Loi n°2022/017 du 27 décembre 2022 portant répression de la piraterie, du terrorisme et les atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes, Art. 16

Concernant la pêche maritime, une réforme a été entreprise par l'adoption de la loi n° 2024/019 du 23 décembre 2024 régissant la pêche et l'aquaculture. Cette loi abroge les dispositions antérieures contraires, notamment celles de la loi n°94/01 du 20 janvier 1994 portant régime des forêts⁵³, de la faune et de la pêche restée pénalement imprécises. La nouvelle loi délimite les zones de pêche et indique les conditions requises pour la pratiquer. Elle se veut dissuasive en matière de répression contre la violation de la loi (la pêche illégale). Sans préjudice des mesures prévues pour le cautionnement⁵⁴ et la transaction⁵⁵, les sanctions prévues en cas de poursuite judiciaire peuvent être d'ordre administratif ou pénal. Les sanctions administratives prévoient : le retrait, la suspension, ou le refus de renouvellement du titre d'exploitation, la consignation à quai, ou la radiation du registre des navires de pêche et d'appui à la pêche⁵⁶. Les sanctions pénales sont tant pécuniaires que privatives de liberté, et varient en fonction de la gravité de l'infraction commise⁵⁷. Dans tous les cas, les sanctions administratives sont infligées par le Ministère chargé des pêches et d'aquaculture, et les sanctions pénales par les juridictions territorialement compétentes.

2. Des réformes institutionnelles structurantes

L'un des points les plus marquants de la répression des actes illicites en mer au Cameroun est le choix des juridictions spéciales. C'est d'abord la loi n° 2017/12 du 12 juillet 2017 portant code de justice militaire, qui prescrit le tribunal militaire comme seule juridiction compétente pour connaître « [...] c) des infractions relatives aux actes de terrorisme et à la sûreté de l'État ; d) des infractions de piraterie et des actes illicites contre la sûreté de la navigation maritime et des plateformes [...] ». Cette juridiction a également la compétence sur des infractions commises à l'aide d'une arme de 1^{ère}, 2^e, 3^e et 4^e catégorie, suivant la loi n° 2016/015 du 14 décembre 2016 portant régime général des armes et munitions au Cameroun, les infractions militaires, des crimes de guerre, de génocide, de vol à main armée par des militaires ou des civils⁵⁸. C'est ce rapport avec la violence, les armes et les crimes qui fonde la spécialité de la compétence du tribunal militaire. Le code de justice militaire précise bien que les infractions commises par les militaires sont constatées sur procès-verbal exclusivement par les officiers de police judiciaires militaires, alors que celles impliquant les civils sont constatées sur procès-verbal, aussi bien par les officiers de police judiciaire civile, que militaires⁵⁹. Ceux-ci sont tenus de transmettre les originaux des procès-verbaux au commissaire du gouvernement et d'en tenir copie au ministre chargé de la justice militaire, qui n'est autre que le ministre de la défense. Il faut également noter que le code militaire ne s'intéresse pas à toutes les infractions relatives à la navigation.

La loi n° 2022/017 du 27 décembre 2022 portant répression de la piraterie, du terrorisme et les atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes soumet également certains actes commis contre la sécurité de la navigation et des plateformes à la compétence du tribunal militaire⁶⁰ et les procédures restent les mêmes que ceux prescrites par le tribunal militaire en matière de constatation des infractions. Mais, les mineurs de moins de dix-huit (18) ans, auteurs, coauteurs ou complices des infractions prévues par la loi de

⁵³ Loi n° 2024/019 du 23 décembre 2024 régissant la pêche et l'aquaculture, art. 104.

⁵⁴ *Ibid.*, art. 63 (1) « Le cautionnement est une mesure conservatoire par laquelle le Ministère en charge des pêches et de l'aquaculture décide de libérer un contrevenant et ses moyens de pêche, moyennant le paiement d'une caution ».

⁵⁵ *Ibid.*, art. 64 (1) « La transaction en matière de pêche et d'aquaculture est le mécanisme par lequel le Ministère en charge des pêches et de l'aquaculture met fin aux enquêtes et aux poursuites pénales contre l'auteur d'une infraction, moyennant le paiement d'une amende et la réparation du préjudice causé à l'Etat ».

⁵⁶ *Ibid.*, art. 69.

⁵⁷ *Ibid.*, articles 75 à 96.

⁵⁸ Loi n° 2017/12 du 12 juillet 2017 portant Code de justice militaire au Cameroun, art. 8.

⁵⁹ *Ibid.*, art. 11 al. 1.

⁶⁰ Loi n°2022/017 du 27 décembre 2022 portant répression de la piraterie, du terrorisme et les atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes, art. 13 al. 1.

2022 sont traduits au tribunal de première instance, par dérogation à la compétence matérielle dudit tribunal⁶¹.

Sans préjudice des prérogatives reconnues au ministère public et aux officiers de polices judiciaires à compétence générale La recherche des infractions en matière de pêche et d'aquaculture, la saisie des produits indûment pêchés ou récoltés, ainsi que les objets ayant servi à la commission de ces infractions est faite par des agents assermentés de contrôle et de surveillance des pêches. Ceux-ci agissant en tant qu'officiers de police judiciaire à compétence spéciale, adressent, dans un délai de soixante-douze (72) heures après la clôture de l'enquête, un procès-verbal au ministère chargé des pêches et de l'aquaculture, au procureur de la république et à toute autre administration sectorielle à laquelle ils appartiennent, avec copie au contrevenant⁶². S'il s'agit d'un navire de pêche étranger, un (01) exemplaire du procès-verbal est adressé à la mission diplomatique de l'État du pavillon via l'administration chargée des relations extérieures. C'est dire que les infractions sur la pêche et l'aquaculture sont soumises à la compétence du ministère chargé des pêches et de l'aquaculture en cas de transaction, et des juridictions d'instance territorialement compétentes, ou du tribunal militaire, si la pêche a entraîné la pollution du plan d'eau et des voies navigables suivant les dispositions de l'article 8 de la loi N° 2022/ 017 relative à la répression de la piraterie, du terrorisme et des atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes.

Il ressort donc de ce qui précède, qu'au Cameroun, l'action de l'État en mer est non seulement dévolue aux forces navales (les forces de surface de la marine nationale, et Bataillon d'intervention rapide), mais aussi à plusieurs autres administrations sectorielles ayant des missions en mer. L'article 30 du décret n°2007-290 du 1^{er} novembre 2007 portant organisation et conduite de l'action de l'Etat en mer et sur les voies navigables dresse une liste de ces administrations⁶³, bien qu'il soit mentionné quelques omissions à cette liste, concernant notamment : le ministère de la justice⁶⁴, le ministère chargé des arts et de la culture ; et le ministère en charge du travail⁶⁵.

Dans le but d'assurer une réponse efficace aux activités illicites en mer, le décret de 2007 institutionnalise la coordination de l'action de l'État en mer autour des organes créés à cet effet. Au niveau central, il a été créé un cadre institutionnel composé de trois organes⁶⁶ chargés d'assurer l'orientation, la réflexion, la coordination et la direction de l'action de l'État en mer, notamment : le Comité national de la mer chargé de définir la politique gouvernementale et de fixer les orientations de l'action gouvernementale en mer⁶⁷ ; la Délégation générale à la mer⁶⁸ chargé de donner les orientations à l'action du commandant

⁶¹ *Ibid.*, art. 13 al. 2.

⁶² Loi sur la pêche et l'aquaculture du 23 décembre 2024, art. 61

⁶³ Il s'agit de : ministère de l'environnement et de la protection de nature ; ministère de l'élevage, des pêches et des industries animales ; ministère de la santé publique ; ministère des finances ; ministère de l'administration territoriale et de la décentralisation ; ministère des transports ; ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire ; ministère des relations extérieures, ministère de l'énergie, de l'eau ; ministère de l'industrie, des mines et du développement technologique ; ministère de la recherche scientifique et de l'innovation ; ministère du tourisme, délégation générale à la sûreté nationale ; délégation générale à la recherche extérieure.

⁶⁴ Cyrille Serge Atonfack Nguémo, « African Center for Strategic Studies. Enhancing Maritime Security in Africa », *Victoria*, 13-23 march 2018, 13p. spéc. p. 9.

⁶⁵ Robert Kangué Ekeuh, « Réflexion sur l'Action de l'État du Cameroun en mer », *Revue Africaine de Parlementarisme et de Démocratie*, vol. III, n° 15, novembre 2016, p. 73-101, spéc. p. 98.

⁶⁶ Décret n°2007-290 du 1^{er} novembre 2007 portant organisation et conduite de l'action de l'Etat en mer et sur les voies navigables, art. 6 « à l'échelon national se trouvent les organes d'orientation de réflexion et de coordination et de direction que sont le Comité national de la mer, la Délégation générale de la mer, et la Conférence maritime nationale ».

⁶⁷ *Ibid.*, art. 7 (1).

⁶⁸ Cette dénomination est une originalité du Cameroun, elle n'a pas d'équivalent en droit comparée des institutions administratives dont l'action s'étend en mer, mais ses compétences se rapprochent de celles du Secrétariat Général de

des forces de surface de la marine nationale en mer⁶⁹ ; et, la Conférence maritime nationale chargée d'émettre les avis sur les dossiers techniques à lui confiés⁷⁰.

À l'échelon local, le décret de 2007 a créé un Comité local de concertation, de conduite et de coordination de l'action de l'État en mer ou sur les fleuves et les lacs. Ce comité est un organe opérationnel chargé de la mise en œuvre de l'action de l'État en mer. Pour la mer, il regroupe le commandant des forces de surface de la marine nationale, l'autorité maritime compétente de la marine marchande, les responsables des douanes à l'échelon considéré, la Conférence maritime locale⁷¹. Il importe de remarquer que cette architecture institutionnelle est particulière. Elle se démarque du système français qui fait appel à la Préfecture maritime, et du système nord-américain centré autour des garde-côtes⁷².

Dans le cadre de la mise en œuvre du code ISPS, le Cameroun a adopté le décret n° 2008-237 du 17 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement du Comité national de sûreté maritime (CNSM) chargé de veiller à la mise en application des dispositions pertinentes du code ISPS au Cameroun et de prendre les mesures correctives adéquates ; d'élaborer un plan d'actions et de sensibilisation de tous les intervenants et d'assurer la vulgarisation de ce code⁷³. À la même date, il a aussi été créé un Comité local de sûreté maritime (CLSM) dans chacun des trois ports du Cameroun (Douala, Kribi, et Limbé) concerné par le code ISPS.

Malgré l'adhésion à divers instruments juridiques internationaux et la mise en place des dispositifs juridiques et opérationnels au plan interne, la réponse camerounaise reste confrontée à plusieurs défis nécessitant un renforcement stratégique.

II. UNE RÉPRESSION OPÉRATIONNELLE PERFECTIBLE

Les défis de la répression de la piraterie et les autres activités illicites en mer au Cameroun révèlent un cadre d'action encore inachevé (A) et la nécessité d'un renforcement stratégique de la réponse nationale (B).

A. Un cadre d'action inachevé

L'engagement normatif du Cameroun clairement affirmé dans la lutte contre la piraterie et les actes illicites en mer présente encore des failles. Son cadre d'action connaît encore des défis normatifs, structurels et opérationnels.

1. Un cadre normatif encore insuffisamment harmonisé

La loi n° 2022/ 017 portant répression de la piraterie, du terrorisme et des atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes n'a pas hésité à adapter certaines notions nodales aux réalités nationales sans jamais en déformer l'esprit⁷⁴. D'une part, la définition de la piraterie formulée dans l'article 2, alinéa 2 de cette loi se rapproche

la mer en France. Voir à ce propos Robert Kangué Ekeuh, « Réflexion sur l'Action de l'Etat du Cameroun en Mer », *op. cit.*, p. 84 et 85.

⁶⁹ Décret n° 2007-290 du 1^{er} novembre 2007 portant organisation et conduite de l'action de l'Etat en mer et sur les voies navigables, art. 11

⁷⁰ *Ibid.*, art. 18.

⁷¹ *Ibid.*, art. 19.

⁷² Robert Kangué Ekeuh, « Réflexion sur l'Action de l'État du Cameroun en mer », *op.cit.*, p. 83 et 100.

⁷³ Décret n° 2008-237 du 17 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement du Comité national de sûreté maritime, art. 2.

⁷⁴ Robert Kangué Ekeuh « Réflexion sur les notions nodales de la loi n°2022/017 du 27 décembre 2022 portant répression de la piraterie, du terrorisme et des atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes », *Revue Africaine de Droit et de Science Politique*, vol. X, n°30, 2023, pp. 265 à 289, spéc. p. 289.

de celle donnée par l'article 101 de la CNUDM par le fait qu'elle présente la piraterie comme « tout acte de violence commis en haute mer ». Mais, elle s'en écarte à plusieurs égards. D'une part, elle réduit la nature de l'acte de piraterie à la violence, ignorant ainsi les concepts « *détention* » et « *déprédation* » ; d'autre part, les victimes de l'acte sont réduites aux navires, aux personnes et aux biens à leur bord. Il ne tient donc pas compte des « *aéronefs* ». Cette définition est la copie intégrale de celle d'« *actes de piraterie* » proposée par l'article 783 du code communautaire de la marine marchande. Son champ d'application paraît donc plus restrictif que celui de l'article 101 de la Convention de Montego Bay.

En outre, la loi n° 2022/ 017 portant répression de la piraterie, du terrorisme et des atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes ne s'est pas détachée de la cloison zonale posée par l'article 101 de la Convention sur le droit de la mer, notamment lorsqu'il définit la piraterie comme un acte commis en haute mer et espaces assimilés. Par conséquent, elle ne s'intéresse pas aux personnes (physiques et morales) des villes côtières, qui subissent régulièrement les assauts des pirates et des terroristes opérant depuis la mer⁷⁵. Ces criminels maritimes et leurs complices sont soumis à la loi pénale de 2016 plutôt qu'à la rigueur des sanctions prévues par la loi de 2022.

La loi de 2022 prévoit une juridiction partielle lorsqu'elle permet aux tribunaux camerounais de poursuivre les nationaux camerounais pour des actes de piraterie commis à l'étranger : la compétence personnelle extraterritoriale est donc étendue. En revanche, aucune disposition ne prévoit explicitement la poursuite des étrangers commettant les actes contre les navires ou plateformes camerounais hors du territoire national. Cette loi confirme la position de l'article 11 du code pénal Camerounais, qui confère une compétence extraterritoriale pour la piraterie, mais exclusivement si l'auteur est camerounais ou si un étranger est arrêté sur le territoire national et n'a pas été extradé.

Par ailleurs, dans le cadre de la coopération régionale dans la Zone D, il se pose encore avec acuité le problème de droit de poursuite prévu par l'article 111 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer. En effet, il n'existe pas un cadre juridique clair en cette matière. Les accords régionaux et bilatéraux sont encore limités et peu précis. En plus, on note un manque d'harmonisation des législations nationales. Les infractions et leurs sanctions sont définies différemment d'un pays à un autre, ce qui rend difficile la coopération, notamment en matière de compétence des tribunaux ou des procédures de détention.

Dès lors, si l'insuffisante harmonisation du cadre juridique constitue un obstacle majeur à l'efficacité de la lutte contre la menace maritime, elle se double d'un autre défi tout aussi préoccupant : les dysfonctionnements liés à la coordination institutionnelle.

2. Une coordination institutionnelle défaillante

Depuis la création de la marine nationale camerounaise le 05 mai 1961, celle-ci a toujours assuré l'action de l'État en mer sur le plan sécuritaire. Elle est assistée d'une multiplicité d'acteurs, notamment, les administrations sectorielles ayant des missions en mer. Cependant, l'intervention de cet ensemble présente des faiblesses qui résident dans la fragmentation et le chevauchement des rôles et des compétences. L'État du Cameroun a cru devoir régler ce problème en créant une autorité nationale de coordination par décret n°2007-290 du 1^{er} novembre 2007 portant organisation et conduite de l'action de l'État en mer et sur

⁷⁵ Dorothée Ndoumbe, « Cameroun : spectaculaire braquage de banques », Afrik.com, 29 septembre 2008, <https://www.afrik.com/cameroun-spectaculaire-braquage-de-banques> (consulté le 18/06/2025). Douala Today, 21 mars 2011, <https://doulatoday.com/article-braquage-a-ecobank-cinq-morts-et-200-millions-fcfa-emportes-a-douala-69847509-html/> (consulté le 18/06/2025). Lire aussi, Gaël Cogne, « Plusieurs marins enlevés sur leur navire à Douala au Cameroun », Mer et marine, 05 juillet 2023, <https://www.meretmarine.com/fr/merine-marchande/plusieurs-marins-enlevés-sur-leur-navire-a-douala-au-cameroun> (consulté le 18/06/2025).

les voies navigables. Mais jusqu'à ce jour, ce cadre n'a pas été activé. Autrement dit, il reste bridé et ignoré. En effet, la Délégation générale de la mer placée sous l'autorité du Président de la République, ne figure pas parmi les organes rattachés à la Présidence de la République énumérés par le décret n° 2011/412 du 09 décembre 2011 portant réorganisation de la Présidence de la République. Une telle omission ne saurait être anodine. En outre, le Comité national de la mer, et la Conférence maritime nationale n'ont jamais tenu de session puisque n'ayant jamais existé dix-huit (18) ans après leur création. Quelles que soient les raisons évoquées⁷⁶ pour justifier cette ineffectivité institutionnelle, Cela suggère une rupture entre l'intention normative et la mise en œuvre opérationnelle.

3. Une réponse opérationnelle encore sous-dimensionnée

L'article 20, alinéa (1) du décret de 2007 sur l'organisation de l'action de l'État en mer indique que l'autorité navale chargée de conduire l'action de l'État en mer est le commandant des forces de surface de la marine nationale. Longtemps restée le parent pauvre de l'armée camerounaise, notamment en termes d'équipements et de tactiques opérationnelles, la marine nationale a connu ces dernières années des avancées considérables grâce aux programmes de renforcement des capacités opérationnelles lancés aux échelons national, régional, et international qui lui ont permis d'améliorer la riposte répressive contre les pirates. Ce renforcement des capacités tactiques et stratégiques a occasionné un renforcement logistique pouvant permettre de mettre en œuvre les stratégies de collecte d'informations, de surveillance maritime, de répression, et de coopération. À cet effet, la marine nationale a acquis un armement et une logistique d'appoint lui permettant de mener les actions offensives et défensives contre les pirates. Dans cette mission, elle est appuyée par le BIR Delta – une unité nationale d'élite bien entraînée et équipée - et du Centre multinational de coordination de la zone D, pour donner une réponse opérationnelle à la mesure, sinon, au-delà des attaques perpétrées par des pirates⁷⁷.

Cependant, malgré cet engagement opérationnel du Cameroun, son efficacité reste éprouvée. Les forces navales nationales déplorent un manque de communication entre les acteurs. Celui-ci se manifeste souvent par une « gestion plus ou moins sectorisée de l'information maritime⁷⁸ ». Cette communication fait également défaut dans le cadre de la coopération régionale. C'est dans le même sens que le Chef du Centre multinational de coordination de la zone D, à Douala, Sylvestre Fonkoua Mbah, mentionne dans son rapport de présentation, que *“For information exchange between the maritime operational center of each country, there is a lack of communications. The COM⁷⁹ of Douala cannot communicate with the COM of Malabo neither Gabon at the moment. We rather use emails and yahoogroupes online⁸⁰”*. D'autres difficultés sont également mentionnées dans ce rapport, notamment : l'insuffisance de moyens logistiques

⁷⁶ Robert Kangué Ekeuh, « Réflexion sur l'Action de l'État du Cameroun en mer », *op.cit.*, p. 89. L'auteur explique que selon l'article 6 de la loi du 12 juin 1967 portant organisation générale de la défense au Cameroun, le Président de la République est le seul habilité à présider au destin de la défense sans jamais déléguer cette compétence à aucun de ses collaborateurs. Pourtant, l'article 7 du Décret n°2007-290 du 1^{er} novembre 2007 portant organisation et conduite de l'action de l'État en mer et des voies navigables, dispose que le Conseil national pour la mer chargé, entre autre, de fixer les orientations de l'action de l'État en mer « est présidé par une personnalité nommée par le Président de la République (...) », ce qui constitue une dévolution de compétence. Il évoque également des « contraintes budgétaires ».

⁷⁷ Sébastien Thierry Régis Ombe, *La participation de la marine nationale dans la lutte contre la piraterie maritime au Cameroun (1990 – 2018) : essai d'analyse historique*, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 29 juillet 2022, p. 115 à 119.

⁷⁸ *Ibid.*, p. 127.

⁷⁹ COM : Centre opérationnel maritime : structure mise en place au niveau national par l'architecture de Yaoundé sur la sûreté et la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Ses missions militaires consiste à « contrôler et coordonner les opérations militaires en mer au profit de son autorité opérationnelle.

⁸⁰ Traduction : « Pour l'échange d'informations entre les centres opérationnels maritimes de chaque pays, il y a un manque de communication. Le COM de Douala ne peut pas communiquer avec le COM de Malabo ni avec celui du Gabon pour le moment. Nous utilisons plutôt des e-mails et des groupes Yahoo en ligne ». Cf. Sylvestre Fonkoua Mbah, *The Multinational Center of Coordination Zone D*, <http://amssa.net> (consulté le 25/06/2025).

de contrôle et de surveillance (trois (03) patrouilleurs pour toute la zone D) ; le refus de collaboration des pêcheurs artisanaux qui livrent des informations aux pirates sur les positions des forces navales ; la non-maîtrise des techniques d'alerte automatique par les navires de pêche en cas d'attaque ; le refus des pêcheurs d'embarquer les soldats à bord des navires en raison des questions d'assurance ; le défaut d'identification et de contrôle des navires de pêche par l'administration camerounaise⁸¹.

Par ailleurs, la question du droit de poursuite demeure un frein à la répression militaire dans le golfe de Guinée. Des problèmes de coordination opérationnelle et de méfiance entre les États persistent. Certains États de la zone D ont parfois refusé d'accorder le droit de poursuite dans leur territoire, ce qui est profitable aux pirates⁸² dans la mesure où « le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'État dont il est ressortissant ou d'un autre État⁸³ ».

Au regard de ce qui précède, Il importe d'examiner des leviers d'amélioration pour une action répressive plus efficace.

B. Un cadre d'action à consolider pour plus d'efficacité

Pour plus d'efficacité, la réponse camerounaise doit reposer sur une stratégie intégrée, articulée autour de trois leviers essentiels : le renforcement des capacités internes, la consolidation de la coopération régionale et internationale, et l'intégration d'une répression à la fois transactionnelle et socio-préventive.

1. Une consolidation des capacités juridiques, opérationnelles et institutionnelles

Une première priorité réside dans le renforcement du cadre juridique national, qui reste partiellement adapté aux exigences de la lutte contre les menaces maritimes modernes. L'adoption de la loi n°2022/017 constitue une avancée significative, mais doit être complétée par des textes d'application clairs et cohérents, définissant les compétences respectives des autorités navales, judiciaires et administratives. De plus, la formation des magistrats, policiers, officiers et praticiens du droit de la mer et du droit maritime est indispensable pour garantir une application efficace et conforme aux standards internationaux.

Parallèlement, le renforcement des capacités matérielles et humaines est crucial. Il s'agit notamment d'augmenter le nombre et la performance des patrouilleurs, d'améliorer les infrastructures de surveillance (radars côtiers, stations d'observation, centre de données), et de spécialiser les unités opérationnelles dans le renseignement et l'intervention maritime.

Enfin, une attention particulière doit être accordée à la coordination interinstitutionnelle, qui reste aujourd'hui fragmentaire. L'activation de l'autorité centrale de coordination de la sécurité maritime permettrait de dépasser les cloisonnements administratifs qui entravent l'efficacité des actions sur le terrain.

2. Une consolidation de la coopération régionale et internationale

La piraterie maritime est par nature, une menace transnationale. La réponse camerounaise doit donc s'ancrer dans une dynamique de coopération multiscalaire, intégrant les niveaux régional, et international. À l'échelle régionale, le renforcement des mécanismes de la zone D et l'opérationnalisation complète du Code relatif à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires, et les activités maritimes illégales en Afrique de l'Ouest et du Centre (Code de Yaoundé) sont essentiels pour permettre des

⁸¹ *Ibid.*

⁸² Sébastien Thierry Régis Ombe, *op. cit.* p. 128 à 129.

⁸³ CNUDM, art., 111 (3).

réponses concertées, notamment en matière de surveillance partagée, d'échanges d'informations, de droit de poursuite, et des poursuites judiciaires coordonnées.

Sur le plan international, le Cameroun bénéficie de partenariats stratégiques avec des acteurs tels que les États-Unis, l'Union européenne, ou encore l'Organisation maritime internationale. La participation à des exercices conjoints comme *Obangame Express*, ou à des projets d'assistance technique comme *Gulf of Guinea Interregional Network*⁸⁴ (GoGIN) constitue un levier pour l'acquisition de savoir-faire, la mutualisation des ressources et la diplomatie maritime. Une politique proactive d'institutionnalisation de ces partenaires à travers des accords de coopération ciblés pourrait renforcer l'empreinte du Cameroun dans l'architecture de sécurité maritime du golfe de Guinée. Au-delà de toutes ces mesures, la lutte contre les actes illicites en mer passera également par une répression transactionnelle et socio-préventive.

3. Une consolidation de la répression transactionnelle et socio-préventive

Au-delà des instruments juridiques classiques et des moyens militaires mobilisés, la durabilité de la réponse camerounaise face à la piraterie maritime dépend aussi de la capacité de l'État à agir sur les causes profondes du phénomène. Dans cette optique, une approche combinant répression transactionnelle et prévention socio-structurante s'impose comme un complément traditionnel nécessaire de répression.

Par répression transactionnelle, il faut entendre une stratégie alternative fondée sur la négociation directe entre l'État et certains groupes impliqués dans les activités illicites en mer, notamment ceux se réclamant de mouvements séparatistes armés. Dans certains cas, des résultats probants ont été obtenus lorsque les autorités ont proposé à ces groupes ou à certains de leurs membres le dépôt volontaire des armes et une réinsertion dans la vie civile, en contrepartie d'une absence de poursuites judiciaires⁸⁵. Bien que marginale, cette approche a permis de désamorcer localement certaines dynamiques criminelles dans les régions côtières instables, en particulier et dans les zones impactées par la crise⁸⁶. Le Cameroun a d'ailleurs mis en place un Comité national de désarmement, de démobilisation et de réintégration⁸⁷ des ex-combattants du *Boka Haram* et des groupes armés des régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest. Une telle initiative devrait être soutenue par des moyens suffisants⁸⁸.

En parallèle, une répression socio-préventive s'inscrit dans une perspective de long terme. Il s'agit de réduire l'attractivité des activités maritimes illicites en améliorant les conditions de vie des populations côtières, en investissant dans l'éducation, la formation professionnelle, l'emploi des jeunes, et en renforçant la présence de l'État dans les zones littorales à forte vulnérabilité sociale comme dans la région de Bakassi. Cette politique contribuerait à priver les réseaux criminels de leur vivier humain, tout en créant un environnement propice à la stabilité économique et sécuritaire⁸⁹.

⁸⁴ GoGIN a contribué à la mise en place de YARIS (*Yaoundé Architecture Regional Information System*), une plateforme numérique sécurisée qui permet aux navires et centres de coordination de partager les informations en temps réel.

⁸⁵ Robert Mballa Owona, « Le maintien de l'ordre public dans le Golfe de Guinée à l'épreuve de la piraterie et d'autres brigandages en mer », *op. cit.*, p. 6.

⁸⁶ Par exemple, en 2020 et 2021, plusieurs combattants séparatistes ayant participé à des actes de sabotage et de piraterie dans la région du Sud-Ouest ont volontairement déposé les armes dans le cadre d'initiatives locales de désarmement. Lire *International Crisis Group, Cameroon's Anglophone Crisis: How to Get to Talks? Report N°272, 2021*. <https://www.crisisgroup.org>

⁸⁷ Décret N° 2018/719 du 30 novembre 2018 portant Comité national de désarmement, de démobilisation et de réintégration.

⁸⁸ ONU Femmes, Stratégie Genre du Comité National de désarmement, de démobilisation et de réintégration du Cameroun (2021-2025),

⁸⁹ Sébastien Thierry Régis Ombe, *op. cit.* p. 135

CONCLUSION

La lutte contre la piraterie maritime et les actes illicites en mer constitue un enjeu majeur pour le Cameroun, tant en termes de souveraineté que de stabilité économique et sécuritaire. Si l'État a multiplié les initiatives normatives et diplomatiques, en s'alignant sur les standards internationaux et en renforçant son arsenal juridique interne, l'écart entre les ambitions affichées et l'efficacité concrète de la réponse demeure préoccupant. Cette asymétrie s'explique par des lacunes persistantes en matière de coordination institutionnelle, de moyens logistiques et humains, mais aussi par la faible intégration de stratégies préventives et inclusives. La durabilité de la réponse camerounaise dépendra donc de sa capacité à consolider les instruments juridiques, à renforcer les coopérations régionales effectives et à intégrer des approches alternatives, notamment transactionnelles et socio-répressives, adaptées aux réalités du terrain. Autrement dit, la sécurité maritime durable au Cameroun ne pourra être assurée que par une stratégie globale, articulant répression classique, prévention sociale et intelligence coopérative, au service d'un espace maritime plus sûr, résilient et souverain.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- FORTEAU, Mathias / MIRON, Alina / PELLET Alain, *Droit international public*, 9^e éd., Paris, LGDJ, 2022, p. 1959
- PANCRACIO, Jean-Paul, *Droit de la mer*, 1^{re} éd., Paris, Dalloz, 2001
- *Dictionnaire de poche*, Paris, Larousse, 2011, p. 700.
- CORNU, Gérard (dir), *Vocabulaire Juridique*, 12^e éd., Paris, PUF, 2018
- SALMON, Jean (dir), *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant, 2001.
- NGONO, Louis Blaise, *La contribution des Etats de la Côte atlantique africaine à l'évolution du droit de la mer*, Thèse de doctorat, université de Douala, 03 mai 2025, 628 p.
- OMBE, Sébastien Thierry Régis, *La participation de la marine nationale dans la lutte contre la piraterie maritime au Cameroun (1990 – 2018) : essai d'analyse historique*, mémoire de Master en histoire, Université de Yaoundé I, 29 juillet 2022
- PANCRACIO, Jean-Paul, « L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international », *Annuaire français de droit international*, 1985, n°31, p. 221 à 236
- MONTAZ, Djamchid, « La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *Annuaire français de droit international*, vol. 34, 1988, pp. 589-600,
- NJOBO, Timothée Tomo, « Actes illégaux de piraterie et de terrorisme maritimes : la zone côtière Cameroun entre menace, lutte et désuétude des conventions internationales entre le XX^e et le XXI^e siècle », *Revue des sciences sociales*, n° 3, 2023, vol.1, p. 139 -150.

- FOKOU, Éric, « La sécurité maritime dans l'espace géographique Camerouno-nigérian : pour une étude géopolitique de la criminalité dans le Golfe de Guinée », *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2021, XXXIX, p. 199-250.
- MARTIN, Jean-Christophe, « La répression des actes de piraterie maritime: développement des poursuites et détention des pirates somaliens, *Annuaire français de droit international*, vol. 56, 2010, pp. 497-527.
- MBALLA OWONA, Robert, « Le maintien de l'ordre public dans le golfe de Guinée à l'épreuve de la piraterie et d'autres brigandages en mer », *Revue du Droit Public*, n°6, 2019, <https://www.labase-lextenso.fr>
- ATONFACK NGUÉMO, Cyrille Serge, « African Center for Strategic Studies. Enhancing Maritime Security in Africa », *Victoria*, 13-23 march 2018, 13p
- KANGUEU EKEUH, Robert, « Réflexion sur l'Action de l'État du Cameroun en mer », *Revue Africaine de Parlementarisme et de Démocratie*, vol. III, n° 15, novembre 2016, p. 73-101
- KANGUEU EKEUH, Robert, « Réflexion sur les notions nodales de la loi n°2022/017 du 27 décembre 2022 portant répression de la piraterie, du terrorisme et des atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes », *Revue Africaine de Droit et de Science Politique*, vol. X, n°30, 2023, pp. 265 à 289
- CALIGIURI, Andrea, « La Charte de Lomé comme instrument pour une nouvelle gouvernance maritime en Afrique », *Paix et sécurité européenne et internationale*, 2017. <https://shs.hal.science/halshs-03156200v1> (consulté le 12/06/2025).
- United Nations, « Adopting resolution 2634 (2022), Security Council Calls on Gulf of Guinea Countries to Criminalize Piracy, Armed Robbery at Sea under Domestic law” https://press.un.org/en/2022/sc14915.doc.htm?utm_source=chatgpt.com (Consulté le 22/06/2022)
- Convention des nations unies sur le droit de la mer
- Convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes
- Convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime
- Protocole additionnel pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental
- Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
- Code relatif à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires, et les activités maritimes illégales en Afrique de l'Ouest et du Centre
- Code de la marine marchande CEMAC du 22 juillet 2012
- Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé)
- Loi n° 2000/02 du 17 avril 2000 relative aux espaces maritimes de la République du Cameroun
- La loi n° 2016/007 du 12 juillet 2016 portant code pénal camerounais
- Loi n° 2017/12 du 12 juillet 2017 portant Code de justice militaire au Cameroun
- Loi n°2022/017 du 27 décembre 2022 portant répression de la piraterie, du terrorisme et les atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes
- Loi n° 2024/019 du 23 décembre 2024 régissant la pêche et l'aquaculture
- Loi n° 2017/12 du 12 juillet 2017 portant code de justice militaire
- Loi n° 2016/015 du 14 décembre 2016 portant régime général des armes et munitions au Cameroun, les infractions militaires, des crimes de guerre, de génocide, de vol à main armée par des militaires ou des civils

- Décret n°2007-290 du 1^{er} novembre 2007 portant organisation et conduite de l'action de l'Etat en mer et sur les voies navigables
- Décret n° 2008-237 du 17 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement du Comité national de sûreté maritime (CNSM)