

## Menaces sécuritaires et ordres juridiques internes dans les Etats du Golfe de Guinée

**MEKOUL Israël Jacob Baruc**  
Assistant à l'Université de Yaoundé II  
Observateur au Comité ABLOS

Depuis 2013, le Code de conduite de Yaoundé<sup>1</sup>, inspiré du Code de conduite de Djibouti<sup>2</sup> donne à voir une situation sécuritaire assez stable dans le Golfe de Guinée. Cela vient du fait que les Etats africains avaient déjà établi des instruments juridiques contraignants pour la coopération dans la lutte contre la criminalité en mer : la Stratégie maritime intégrée adoptée par trois organisations d'intégration régionale de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale<sup>3</sup>, le Mémoire d'entente sur la création d'un Réseau sous-régional intégré des gardes côtières de l'Afrique de l'Ouest et Centrale<sup>4</sup> signé dans le cadre de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et Centrale et le règlement concernant la gouvernance des affaires maritimes adopté par l'Union Economique et Monétaire de l'Ouest Africain<sup>5</sup>. Les Etats en ont pris conscience et ont mis en place des institutions qui s'efforcent d'apporter une réponse à défaut appropriée du moins susceptible de dissuader les « ennemis de la paix ». Pourtant, tout en saluant les efforts menés par les organes mis en place, un examen du dispositif législatif interroge : les Etats du Golfe de Guinée à quelques exceptions près ont du mal à intégrer toutes les dispositions issues de Conventions internationales et régionales dans leurs législations internes. Une telle insuffisance nous invite à dresser d'abord la carte des menaces sécuritaires (I), ensuite de nous pencher sur la riposte des ordres juridiques internes en examinant à certains points le cas du Cameroun (II) et enfin, relever les efforts prospectifs envisagés dans la lutte contre les infractions criminelles dans le Golfe de Guinée (III).

### I. La carte des menaces sécuritaires

#### I.1. La situation géographique du Golfe de Guinée et son exposition aux menaces sécuritaires

Du Cap-Vert à l'Angola, s'étend le Golfe de Guinée (figure 1). Il est devenu un espace vital composé de 26 pays regroupés en deux communautés économiques : la CEEAC composée de 11 Etats et la CEDEAO composée de 15 Etats. Sa population avoisine 470 millions d'habitants : soit pour la CEEAC, 160 millions et pour la CEDEAO, 310

---

<sup>1</sup> Le Code de conduite relatif à la préservation et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, signé à Yaoundé le 25 Juin 2013 par les Gouvernements de l'Angola, du Bénin, du Burkina Faso, du Burundi, du Cameroun, du Cap-Vert, du Congo, de la Côte d'Ivoire, du Gabon, de la Gambie, du Ghana, de la Guinée, de la Guinée-Bissau, de la Guinée équatoriale, du Libéria, du Mali, du Niger, du Nigeria, de la République Centrafricaine, de la République Démocratique du Congo, de Sao Tomé -et- Principe, du Sénégal, de la Sierra Leone, du Tchad et du Togo.

<sup>2</sup> Le Code de conduite de Djibouti concernant la répression des actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans l'Océan indien occidental et dans le Golfe d'Aden, signé le 29 Juin 2009 par 20 Etats de l'Afrique et de la péninsule arabe. Les Etats africains signataires sont : Afrique du Sud, Comores, Djibouti, Egypte, Ethiopie, Kenya, Madagascar, Maldives, Maurice, Mozambique, Seychelles, Somalie, Soudan et Tanzanie.

<sup>3</sup> Mémoire d'entente entre la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale, la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest et la Commission du Golfe de Guinée sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest, signé à Yaoundé le 25 juin 2013. Il faut noter que la Communauté Economique des Etats d'Afrique Centrale avait déjà adopté, le 24 octobre 2009, un Protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée.

<sup>4</sup> Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-Regional Integrated Coast Guard Network in West and Central Africa, adopté par la 13<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée générale de l'OMAO, 21-31 juillet 2008, Dakar (Sénégal).

<sup>5</sup> Conseil des Ministres de l'UEMOA, Règlement n° 04/2008/CM/UEMOA relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes au sein de l'UEMOA, 28 mars 2008.

millions. L'espace géographique s'étend de 11.755.258 Km<sup>2</sup>. La façade maritime est de 6000 km du Sénégal à l'Angola et les langues officielles sont le français, l'anglais, le portugais et l'espagnol<sup>6</sup>.

Il est de ce fait le principal lieu de transit et facilitateur de la rapide croissance économique de la région, dont le taux moyen est de 7 % depuis 2012. Il est également devenu au fil du temps une plaque tournante pour les approvisionnements mondiaux en énergie. C'est ainsi que des quantités considérables des différents produits pétroliers consommés en Europe, en Amérique du Nord et en Asie transitent par ses voies maritimes.

De ce fait, les 5.000 milles marins constituant le littoral du golfe de Guinée se prêtent idéalement en apparence, au transport maritime. La région possédant de nombreux ports naturels et présentant très peu de goulots d'étranglement. Les conditions météorologiques ne sont pas extrêmes. Elle est également riche en hydrocarbures, poissons et autres ressources. Tout ceci constitue un potentiel immense pour le commerce maritime, l'extraction des ressources, le transport maritime et le développement. De fait, le trafic des conteneurs dans les ports ouest-africains augmente de 14 % par an depuis 1995, croissance la plus élevée de toutes les régions de l'Afrique subsaharienne. Toutefois, cet essor économique est menacé par des actes illicites de toutes sortes justifiant le souci de « maritimisation »<sup>7</sup> qui anime les acteurs étatiques, institutionnels engagés dans la prévention et la répression des infractions maritimes.

Figure 1: Espace maritime de la région du golfe de Guinée



## I.2. Les effets déclencheurs des menaces sécuritaires

Quand devient-on pirate ? Où naît l'envie de devenir un terroriste maritime ou un brigand à main armée en mer ? Quand décide-t-on de rejoindre un groupuscule de mercenaires ou de narco trafiquants ? On pourrait interroger les sociologues et les psychologues, spécialistes des crimes internationaux, mais il ressort que les effets déclencheurs de menaces terroristes sont à rechercher dans l'appât du gain, l'enrichissement illicite et rapide, le sentiment d'indifférence et d'abandon vis-à-vis de la société, l'absence de perspectives, le doute de soi, la fracture sociale due à la pauvreté et au chômage<sup>8</sup>, le désir de vengeance, la réussite par tous les moyens<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> Intervention du Commissaire à la marine, Cyrille Serge Atonfack Nguémo, CREPS, Coordination interrégionale pour la sécurité maritime, Yaoundé, 11-14 Juillet 2017.

<sup>7</sup> ROS, (Nathalie), « Les nouveaux enjeux juridiques de la maritimisation », *Neptunus, e.revue*, Université de Nantes, vol.27, 2021/3, p.1. Cette « maritimisation » s'entend de la protection de l'environnement et du littoral marin, du développement hydrographique, et de la préservation de la mer contre toute forme d'agression, du transport maritime, de l'exploitation des hydrocarbures et des minéraux.

<sup>8</sup> « Jeunesse africaine : bombe à retardement ou opportunité à saisir ? », *Afrique Renouveau*, mai 2013. Les jeunes représenteraient 60 % de l'ensemble des chômeurs africains, alors que les moins de 30 ans constituent plus de 40 % de la population dans la plupart des pays africains.

<sup>9</sup> ROS, (Nathalie), « Les nouveaux enjeux juridiques de la maritimisation », *Neptunus, e.revue*, Université de Nantes, vol.27, 2021/3, p. 5 évoque dans son article « des situations internes instables quand elles ne procèdent pas de considérations politico-économiques

L'analyse de la carte de la menace sécuritaire montre que les relations entre ceux qui s'engagent dans les actes illicites et les pouvoirs institutionnels sont toujours conflictuels, assortis de tensions, d'incompréhension. Lorsque les effets sont entrain de se déclencher, les futurs candidats aux actes illicites éprouvent une défiance vis-à-vis des pouvoirs publics. A contrario, les pouvoirs publics estiment faire de leur mieux pour calmer les tensions et résorber les poches de tensions par des propositions concrètes : création d'emplois, écoute, sensibilisation. A ce niveau, il faut rappeler les efforts du gouvernement camerounais lors de la crise de 2008, suivie de celle de 2011 d'avoir pris le courage de lancer des vagues de recrutement alors que les prévisions des institutions de Bretton Woods étaient alarmantes sur la soutenabilité de la dette et la régularité mensuelle des salaires.

Lorsque les groupuscules se sont déjà formés, il faut mettre en place un autre type de mécanismes de dialogue : généralement, puisque ce sont des actes criminels qui sont posés, c'est la répression qui est mise en branle. Mais le Code de conduite de Yaoundé a si bien fait en mentionnant la prévention. Non pas uniquement par une circularité d'informations visant à dénicher les poches de formation des réseaux, des appareils de propagande et de recrutement, mais à anticiper par des efforts de solution.

Ces effets déclencheurs sont à la base de la naissance ou de la prolifération des menaces sécuritaires dans le Golfe de Guinée.

### **I.3. Les menaces sécuritaires dans le Golfe de Guinée**

L'espace maritime du Golfe de Guinée est le théâtre de plusieurs formes de menaces sécuritaires qu'on pourrait également qualifier d'infractions maritimes.

Une infraction maritime est un acte commis tout ou partie en mer et qui est prohibé par le droit national et international applicable.

Ces infractions sont diverses, protéiformes et variées. On peut relever l'infraction la plus connue, à savoir, la piraterie maritime<sup>10</sup>. Nous avons également, la contrebande<sup>11</sup>, le siphonage de carburant<sup>12</sup>, la pêche INN<sup>13</sup>, le trafic d'armes et des stupéfiants<sup>14</sup>, la pollution marine<sup>15</sup>, le blanchiment d'argent<sup>16</sup>, la traite des êtres humains<sup>17</sup>...

---

susceptibles d'être appréhendées comme des conséquences négatives de la mondialisation. Dans l'immense majorité des cas, ces nouvelles menaces à la sûreté et à la sécurité maritimes sont néanmoins purement et simplement basées sur le profit et le lucre, voire totalement contrôlées par des mafias locales ou indirectement par la grande criminalité transnationale. »

<sup>10</sup> Article 101 de la Convention de Montego Bay : « 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 let. a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. Lire également l'article 783 du Code de la marine marchande de la CEMAC de 2012.

<sup>11</sup> C'est le transport illégal de marchandises ou de personnes, en particulier au travers de frontières, ceci afin d'éviter de payer des taxes et droits de douane ou de faire entrer des produits interdits dans un pays ou, inversement, d'en faire sortir malgré l'interdiction (on parle alors d'évasion).

<sup>12</sup> Le mot siphon vient du grec σίφων signifiant tube. Un siphon est un tuyau servant à transvaser des liquides selon le principe des vases communicants. Il s'agit alors de transvaser le carburant d'un réservoir ou point à un autre.

<sup>13</sup> : dite « pêche pirate », désigne entre autres la pêche et les activités connexes contrevenant aux lois nationales, régionales et internationales; la non-déclaration, déclaration erronée ou sous-déclaration des informations relatives aux activités de pêche et aux prises; les activités de pêches menées par des navires apatrides; les activités de pêche menées dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches par des navires battant pavillon d'un État non partie à cette organisation; et les activités de pêche non réglementées par des États qui, de ce fait, ne peuvent pas être surveillées et contrôlées facilement.

<sup>14</sup> Le trafic d'armes consiste à approvisionner en armes et/ou en munitions une entité (groupe combattant, association criminelle, État) en violant les réglementations internationales ou nationales sur les ventes d'armes. Alors que le trafic de stupéfiants ou narcotrafic désigne les échanges commerciaux illégaux de substances psychotropes réglementés par les différentes conventions de l'ONU (1961, 1971 et 1988).

<sup>15</sup> L'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément (Article 4, CDUDM)

<sup>16</sup> Le blanchiment est défini à l'article 324-1 du code pénal comme un délit qui consiste à faciliter, par tout moyen, la justification mensongère de l'origine des biens ou des revenus de l'auteur d'un crime ou d'un délit ayant procuré à celui-ci un profit direct ou indirect. Constitue également un blanchiment le fait d'apporter un concours à une opération de placement, de dissimulation ou de conversion du produit direct ou indirect d'un crime ou délit.

<sup>17</sup> Est le fait de recruter une personne, de la transporter, de la transférer, de l'héberger ou de l'accueillir à des fins d'exploitation dans l'une des circonstances suivantes : soit par l'emploi de menace, soit par un ascendant légitime, naturel ou adoptif, soit enfin par abus d'une situation de vulnérabilité due à l'âge, une maladie...

Chacune de ces infractions fait l'objet d'un encadrement juridique bien précis en droit international<sup>18</sup>.

Le Golfe de Guinée s'apparente alors à un « eldorado »<sup>19</sup> dans lequel, tout le monde aimerait prospérer. Ses routes maritimes facilitent la circulation des biens, des hommes et des services. Il devient alors nécessaire de sécuriser les approvisionnements à caractère commercial et énergétique qui innervent l'économie mondiale et surtout celle de la sous-région.

C'est face à ces richesses et bien d'autres causes que la sécurité et la sûreté maritimes sont à rude épreuve. Mais peut-être faudrait-il clarifier ces concepts clés.

La sécurité maritime, désignée en anglais par *maritime safety* est le fait de s'engager à protéger la navigation maritime et la sécurité de la vie humaine en mer. Penser à la mer, c'est penser à la liberté. Cependant, peut-on être libre sans protection ? Il ressort que la liberté sans protection est en danger. D'où l'idée de construire la sécurité maritime. Celle-ci concerne la navigation maritime et de plus en plus l'environnement marin.

La sécurité de la navigation maritime est le pilier de l'action de toutes les forces sur le terrain car il s'agit de sécuriser les transports maritimes. Autrement dit, prévenir toutes formes de risques accidentels en mer, en rapport à la navigation, aux naufrages et aux autres fortunes de mer.

Il faut mentionner que depuis le naufrage du Titanic en 1912, la sécurité de la navigation est devenue une priorité. C'est ce qui a justifié l'adoption de la première convention SOLAS (*Safety of Life at Sea*) en 1914. Il ressort de cette convention que, la sécurité maritime renvoie à un souci de protection et d'assurance du navire, de la navigation et de l'espace marin. La protection du navire et de la navigation vise à désigner les voies maritimes et les dispositifs de séparation du trafic visant à garantir la sécurité de la navigation dans leurs zones sous juridiction nationale et mer territoriale.<sup>20</sup> En dehors de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de la coutume internationale, l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est investie pour protéger les navires et la navigation à travers de nombreuses conventions<sup>21</sup>.

L'environnement marin n'est plus en reste. Il s'agit de protéger la mer et de préserver l'environnement marin. Ce qui est en cause ici, c'est la pollution<sup>22</sup>. Que ce soit dans le cadre de la Convention de Montego Bay ou de l'OMI, la pollution fait l'objet d'un aménagement certain. D'ailleurs, certaines dispositions pertinentes de l'OMI visent en effet principalement à prévenir la pollution, avec des exigences plus strictes pour les navires à risque, tels que les pétroliers, incorporées dans des conventions spécifiques, et en premier lieu dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL, 1973-1978)<sup>23</sup> complétée par ses six annexes.<sup>24</sup>

La sûreté maritime, désignée en anglais par *maritime security*, se présente comme l'ensemble des moyens mis en œuvre sur le plan théorique et pratique pour détecter les menaces d'actes illicites qui pèsent sur les ports et les installations

---

<sup>18</sup> Voir infra, les différentes conventions internationales.

<sup>19</sup> Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité « Sûreté et Sécurité Maritimes dans l'espace CEEAC : Enjeux Et Perspectives », n° 7, 2014, p. 4. Le Golfe de Guinée est riche en ressources (bois tropical, gaz, pétrole, uranium, ressources halieutiques, etc.)

<sup>20</sup> Convention de Montego Bay, dans ses articles portant sur la mer territoriale (article 21), le détroit (article 41) ou les eaux archipélagiques (article 53).

<sup>21</sup> La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS, 1974), la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG, 1972), ou la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW, 1978).

<sup>22</sup> La pollution dans le cadre de la navigation et des transports maritimes, mais également la pollution impliquant les navires et les plates-formes. La Convention de Montego Bay traite de la sécurité de la navigation pour ce qui est des « voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic » (articles 22, 41, 53) ou en lien avec la lutte contre la pollution (articles 211, 217, 218, 220). Les articles 207 et 213, s'agissant de la pollution d'origine tellurique, 208 et 214 pour ce qui est de la pollution résultant d'activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale, 210 et 216 pour la pollution par immersion, et 212 et 222 dans le cas de la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique comme cela peut être lu dans l'Annexe VI de MARPOL. Les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer renvoient spécifiquement à la pollution par les navires (article 211), et aux pouvoirs afférents de l'Etat du pavillon (article 217), de l'Etat du port (article 218), et de l'Etat côtier (article 220). D'ailleurs, certaines des normes de sécurité maritime de l'OMI visent en effet principalement à prévenir la pollution, avec des exigences plus strictes pour les navires à risque, tels que les pétroliers, incorporées dans des conventions spécifiques, et en premier lieu dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL, 1973-1978) complétée par ses six annexes.

<sup>23</sup> L'Annexe VI est dédiée aux règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Elle est entrée en vigueur le 19 mai 2005 et fixe des limites aux émissions d'oxyde de soufre (SOx) et d'oxyde d'azote (NOx) provenant des gaz d'échappement des navires ; un chapitre additionnel, datant de 2011, traite des mesures techniques et opérationnelles obligatoires relatives au rendement énergétique visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires.

<sup>24</sup> Annexe I - Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures ; Annexe II - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac ; Annexe III - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis ; Annexe IV - Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires ; Annexe V - Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires ; Annexe VI - Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. De même, la Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et Protocole de Londres de 1996.

portuaires (les terminaux) dans leur rôle d'interface avec les navires engagés dans un transport international, et de prendre les mesures pour prévenir ces menaces et en limiter les impacts. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, la sûreté maritime se présente comme une condition sine qua non de la sécurité et en même temps un objectif systémique.

Si dans le ciel, ces attentats ont permis d'interroger l'origine humaine d'une telle tragédie, en mer également, la sûreté maritime devrait se concentrer sur l'origine humaine des menaces résultant de la navigation maritime ou dirigées contre elle. Ce qui inclut potentiellement les actes de piraterie et autres actes illicites commis en mer, ainsi que le terrorisme. Ainsi, la sûreté maritime apparaît comme une condition de la sécurité, non seulement en relation avec les navires, en haute mer ou dans les zones sous juridiction nationale, mais aussi sans aucune référence à la navigation, en ce qui concerne les plates-formes ou dans les ports. L'ensemble de ces risques protéiformes existent sur les grandes routes de la maritimisation, même s'ils sont plus particulièrement concentrés en Asie du Sud-Est, en mer de Chine méridionale ou dans le golfe du Bengale, dans les grands détroits de la région (Malacca et Singapour, mais aussi Lombok, la Sonde ou Torres), dans le golfe d'Aden au large de la Somalie, ou encore dans le golfe de Guinée. Leurs dangers sont donc naturellement pris en considération par la société internationale, car la sûreté maritime est une condition vitale de la maritimisation. A contrario, l'existence de ces risques peut également contribuer à renforcer la coopération internationale en faveur d'une réponse systémique à ces actes illicites<sup>25</sup>.

Mais il faut s'intéresser aux effets déstabilisateurs qui pourraient désorganiser l'équilibre de la sous-région du Golfe de Guinée.

#### **I.4. Les effets déstabilisateurs des menaces sécuritaires et leurs conséquences**

Ces effets vont du recrutement à la formation et la construction des réseaux ; la circulation des armes, les détournements des navires, du personnel navigant, des passagers et cargaisons, le terrorisme, les meurtres et les assassinats.

Dès lors, les conséquences sont dangereuses dans l'insécurité maritime du Golfe de Guinée : on relève une stagnation des biens, des hommes et des services ; les contournements des lignes régulières pour de nouvelles routes parfois trop coûteuses afin d'éviter les mercenaires et les pirates, l'instabilité frontalière et régionale, la pauvreté et la montée des tensions. De même, la circulation des réseaux d'informations, de relais entre les groupuscules aigris.

Ces effets déstabilisateurs peuvent mieux se comprendre en lisant les données descriptives des menaces sécuritaires dans le Golfe de Guinée.

#### **I.5. Les données descriptives des menaces sécuritaires dans le Golfe de Guinée**

La piraterie dans le Golfe de Guinée est de plus en plus caractérisée par des attaques violentes de navires et des prises d'otages : 1.871 marins ont été victimes d'attaques et 279 ont été pris en otages en 2013 (figure 2). On relève également davantage de cas de résistance farouche aux patrouilles navales. Des pirates se trouvant à bord d'un navire à passagers ont ouvert le feu sur un bâtiment de la Marine nigériane pendant une patrouille de routine le long de la frontière camerounaise en août 2013. Six pirates ont été tués lors de cet accrochage. Lors d'un autre incident quelques semaines auparavant, des pirates avaient essayé de s'échapper du MT Notre transportant de l'essence alors qu'il encerclé par huit bâtiments de la Marine nigériane. Douze des 16 pirates ont été tués et leur bateau a coulé pendant une fusillade qui a duré 30 minutes. En avril 2013, deux membres d'équipage ont été tués après l'abordage du SP Brussels par des pirates au large du Nigéria. Dix-huit mois plus tôt, cinq membres d'équipage avaient été pris en otages lorsque des pirates s'étaient attaqués au même navire alors qu'il se trouvait à 65 kilomètres au large du delta du Niger. Selon le Bureau maritime international 51 attaques ont été signalées dans le golfe de Guinée en 2013 : soit 2 dans les eaux territoriales du Gabon ; 1 au large du Ghana ; 1 au large de la Guinée ; 4 au large de la Côte d'Ivoire ; 31 au large du Nigéria ; 2 au large de la Sierra Leone ; 3 au large de la RDC et du Congo-Brazzaville ; et enfin 7 au Togo<sup>26</sup>.

Face à cette situation critique, force est de reconnaître les efforts fournis par les différents Etats pour combattre ce mal.

## **II. La riposte face aux menaces sécuritaires : la réponse des ordres juridiques internes**

Le droit international, entendu comme l'ensemble des règles et autres normes, écrites comme non écrites, ayant pour objet le règlement des relations quelles qu'elles soient, qui présentent des liens avec plusieurs Etats comporte de nombreuses règles et autres normes portant sur les droits et obligations qu'ont les États, ou qu'ils peuvent revendiquer,

---

<sup>25</sup> J. Jorge Urbina, "La cooperación internacional en la prevención y control de los actos de piratería en el actual Derecho del Mar", in J. Pueyo Losa & J. Jorge Urbina, *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Madrid Iustel 2009, p. 321-362

<sup>26</sup> Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité « Sûreté et Sécurité Maritimes dans l'espace CEEAC : Enjeux Et Perspectives », n° 7, 2014, p. 9

en matière d'application de la loi en mer<sup>27</sup> n'a de valeur qu'intégré dans un ordre juridique interne. En effet, pour qu'une règle du droit international puisse être mise en application dans un État, ou que les agents de cet État (agents de la marine, garde-côtes et agents de la police maritime) puissent l'invoquer comme autorisant leur action ou fondant leur pouvoir, elle doit être intégrée dans l'ordre juridique interne de cet État. Pour certains États, cette intégration se fait automatiquement ; ainsi, un nouveau traité devient partie intégrante de la législation nationale dès sa signature et sa ratification. Pour d'autres, un acte supplémentaire d'intégration dans le droit interne est exigé, comme l'adoption d'une loi ou d'un règlement portant transposition de cette règle internationale dans le droit national. Ces deux approches sont souvent dénommées respectivement « système moniste » et « système dualiste ». Cette intégration témoigne du respect accordé au droit international et de la volonté d'y prendre part. Certes, de plus en plus, on entend çà et là, des murmures quant à la justice ou l'égalité du droit international, mais il ne demeure pas moins vrai que le droit international relève au premier abord, de la volonté conventionnelle des pays à construire une architecture juridique qui les protège les uns les autres, sans qu'il y ait pour un pays, un avantage par rapport à un autre<sup>28</sup>. C'est cette volonté du « vouloir vivre ensemble » qui se traduit en droit par ce processus d'adhésion, de ratification ou d'intégration du droit international aux moyens des traités ou des conventions<sup>29</sup>. Les pays du Golfe de Guinée sont d'ailleurs membres de nombreuses internationales comme l'OMI<sup>30</sup>, l'ONUSC<sup>31</sup>. Ces deux organismes du système des Nations Unies sont renforcés par des programmes mis en place par l'Union européenne<sup>32</sup>. Ainsi, on peut citer GoGIN<sup>33</sup>, du WeCAPS<sup>34</sup>, des projets SWAIMS<sup>35</sup> et PASSMAR<sup>36</sup> dont la mission n'est pas moins d'encadrer et d'accompagner les initiatives nationales ou régionales<sup>37</sup>.

---

<sup>27</sup> Lire le *Vocabulaire juridique* de Gérard Cornu, éditions PUF, 1987, p. 562.

<sup>28</sup> Rousseau (J.-J.), *Du contrat social*, « Trouver une forme d'association qui défende et protège de toute la force commune la personne et les biens de chaque associé, et par laquelle chacun s'unissant à tous, n'obéisse pourtant qu'à lui-même et reste aussi libre qu'auparavant ? »

<sup>29</sup> Comme Convention internationales, on peut se référer à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ; la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988 (SUA) et bien d'autres.

<sup>30</sup> 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.

<sup>31</sup> [http : //www.onu-vienne.delegfrance.org/](http://www.onu-vienne.delegfrance.org/) Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUSC), 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)

<sup>32</sup> « Stratégie de l'UE relative au golfe de Guinée », communiqué de presse du Conseil de l'Union européenne, 17 mars 2014.

<sup>33</sup> 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 Bénin, 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'ONUSC, études des besoins nationaux

<sup>34</sup> 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/ WeCAPS](http://www.expertisefrance.fr/WeCAPS) – Western and Central Africa Port Security, consulté le 03 Mai 2022.

<sup>35</sup> 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 11e Fonds 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 maritimes mise en œuvre dans le golfe de Guinée. [Http:// : www.criticalmaritimeroutes.eu/](http://www.criticalmaritimeroutes.eu/) Critical Maritime Routes Programme : Initiatives hors-CMR, consulté le 04 Mai 2022.

<sup>36</sup> 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 Principe.

<sup>37</sup> Sur le plan régional, on peut mentionner : le règlement N°08/12-UEAC-088-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du Code communautaire de la marine marchande (Code CEMAC de la marine marchande) ; le Règlement N°01/CEMAC/UMAC/CM du 11 avril 2016 portant prévention et répression du blanchiment d'argent et du financement du terrorisme et de la prolifération en Afrique centrale ; le Protocole de Kinshasa de 2009 sur la « Stratégie pour sécuriser des intérêts vitaux des Etats membres de la CEEAC en mer », approuvé dans le cadre du COPAX (Conseil de Paix et Sécurité pour l'Afrique Centrale ; le Code de conduite concernant la répression de la piraterie, des vols à main armée contre les navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, adopté à Yaoundé, le 25 juin 2013, la Charte de Lomé, 2016: Charte africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique, adoptée à Lomé, le 15 octobre 2016. Au niveau des institutions, on peut citer : le Centre régional de

La lecture des législations nationales<sup>38</sup> des pays du Golfe de Guinée montre un engouement à l'adhésion, la signature, la ratification des différentes conventions internationales et régionales. Les Etats intègrent ces instruments juridiques dans leur ordre interne afin de rester en cohérence avec leurs engagements au niveau régional ou international<sup>39</sup>. Ainsi, dans la zone CEEAC par exemple, on note une forte juridicisation interne des conventions internationales. En dehors de certains pays qui mettent encore en place un dispositif approprié, le reste des pays démontre une très large volonté pour établir une cohésion entre le droit international et le droit interne.

Celles-ci bénéficient d'une réception positive au point où on est sensé de dire que l'Afrique répond toujours à l'appel de la « voix du droit international ». Le Cameroun affiche une confiance indescriptible vis-à-vis des conventions internationales. En effet, en tant que locomotive de l'économie de la sous-région, le Cameroun jouit de nombreux atouts naturels<sup>40</sup> qui font de lui un espace maritime<sup>41</sup> « carrefour ». Grâce à ses façades maritimes, le Cameroun devrait constituer un exemple à suivre en termes d'avancées dans l'« appropriation » du milieu marin ». Ayant servi de cadre à la mise en place d'une politique sécuritaire la plus audacieuse de la CEEAC, avec le siège du CIC, le Cameroun constitue une vitrine dans la prise en compte des conventions internationales et régionales dans son ordre juridique interne. Ainsi, le mérite du Cameroun est d'adhérer<sup>42</sup> à toutes les conventions et de proposer au-delà de la répression, la prévention des actes illicites.

Nous allons nous pencher sur l'intégration interne des dispositifs réprimant certains actes illicites en mer comme la piraterie ou le vol à main armée (c'est des exemples et n'ont guère un catalogage exhaustif).

Pour ce qui est de la piraterie maritime, le code pénal camerounais dispose en son article 11 que : « la loi pénale de la République s'applique à la piraterie, au trafic de personnes, à la traite des esclaves, au trafic des stupéfiants commis même en dehors du territoire de la République. »<sup>43</sup>

Il ressort de cet article que la piraterie fait parties des infractions internationales. Non seulement, toutes les législations la répriment, mais également le lieu de son exercice appelle un caractère international. Mais comme la loi pénale a un caractère national, le législateur camerounais encadre bien l'espace où cette loi pénale pourrait agir : Il circonscrit ainsi son champ d'application aux actes maritimes illicites commis sur les eaux territoriales et l'espace aérien au-dessus de ce territoire et de ces eaux. De même, il étend sa compétence sur les navires et aéronefs immatriculés dans la République.

Au fond, à travers cette pénalisation de la piraterie, le législateur délimite exactement la compétence de l'Etat côtier<sup>44</sup>.

Pour l'infraction qualifiée de vol, les peines et les amendes sont doublées en cas de vol aggravé. Le code pénal camerounais dispose : « Est puni d'un emprisonnement de 5 à 10 ans et d'une amende de 100 000 à 1 000 000 de francs, celui qui porte atteinte à la fortune d'autrui »<sup>45</sup>.

---

sécurité maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC) les trois centres multinationaux de coordination (CMC), un pour chaque zone des eaux de l'Afrique centrale : les zones A, B et D. et le Centre interrégional de coordination (CIC) pour la sécurité maritime à Yaoundé, au Cameroun. Ainsi, l'opérationnalisation du CIC souligne une plus grande volonté politique de la part des chefs d'Etat et de gouvernement des pays du Golfe de Guinée. Ces différentes conventions internationales et régionales, non exhaustives ont été intégrées dans les législations nationales des pays du Golfe de Guinée.

<sup>38</sup> Architecture et contexte sécuritaire de l'espace CEMAC-CEEAC, note n° 5 de l'Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, 25 février 2014.

<sup>39</sup> ENDOMO (E. H.), « La protection des espaces maritimes dans le golfe de Guinée à l'épreuve de la piraterie maritime », *Neptunus, e.revue*, Université de Nantes, Vol. 27, 2021/3 [www.cdmo.univ-nantes.fr](http://www.cdmo.univ-nantes.fr)

<sup>40</sup> NDJIP (A. L.), « La Zone Contigüe en Droit Camerounais », *Neptunus, e.revue*, Université de Nantes, Vol. 27, 2021/4 [www.cdmo.univ-nantes.fr](http://www.cdmo.univ-nantes.fr), p. 2

<sup>41</sup> On se réfère à la loi n° 2000/02 du 17 avril 2000 relative aux espaces maritimes de la République du Cameroun et la loi n° 2013/003 du 18 avril régissant le patrimoine culturel au Cameroun.

<sup>42</sup> C'est en substance ce que la loi du 17 avril 2000 qui réglemente les espaces maritimes au Cameroun affirme en son article 1<sup>er</sup> : « La présente loi a pour objet de fixer les limites des espaces maritimes de la République du Cameroun et de mettre sa législation en conformité avec ses engagements internationaux dans ce domaine »

<sup>43</sup> Loi n° 2016/007 du 12 juillet 2016 portant nouveau Code pénal camerounais.

<sup>44</sup> TEPHANY (Yann), « Les compétences de l'Etat côtier face aux actes illicites intentionnels visant les plateformes offshores », In : CHAUMETTE (Patrick), (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 ».

<sup>45</sup> Article 318, alinéa 1, article 320, alinéa 1b, soit 10 à 20 ans, pour une amende de 200.000 à 2.000.000 francs CFA.

En lisant le Code de justice militaire du Cameroun, dans ses dispositions traitant du vol d'effets militaires, il est mentionné que, reprenant en cela, l'article 318 du Code pénal de droit commun susmentionné : « Est puni d'un emprisonnement de cinq (05) à dix (10) ans, et d'une amende de cent mille (100 000) à un million (1 000 000) de francs CFA, tout militaire qui soustrait, obtient frauduleusement ou met en gage des effets militaires »<sup>46</sup>.

Ces dispositions de droit interne sont en cohérence ou en congruence avec le Code de conduite de Yaoundé en ses articles 6 (pour ce qui est de la piraterie maritime) et 7 (pour le vol à main armée).

De fait, les agents chargés de réprimer de tels actes illicites n'auront pas assez de difficultés puisque le droit interne prévoit de telles sanctions.

Maintenant, la question qui se pose a trait à l'équivalence des sanctions : autrement dit, des agents chargés de l'application de la loi sur le vol devraient-ils traiter le vol d'hydrocarbures de la même façon que celui de tout autre bien de valeur ?

Cette question nous invite à examiner la faible intégration des conventions internationales et régionales dans l'ordre juridique interne d'un pays comme le Cameroun.

### **II.3. La faible intégration des dispositifs conventionnels dans les ordres juridiques internes : cas du Cameroun**

Malgré son adhésion et son intégration dans l'ordre juridique interne, on peut néanmoins regretter une faible intégration de certains dispositifs issus des conventions dans les ordres juridiques internes de certains pays du Golfe de Guinée : ceci est remarquable tant au niveau des sanctions qu'au niveau du financement des activités de lutte contre les actes illicites en mer.

#### **II.3.1. La faible intégration desdits dispositifs au niveau des sanctions des actes illicites en mer**

Nous venons de reconnaître l'intégration de deux actes criminels maritimes comme la piraterie maritime ou le vol à main armée en mer dans l'ordre juridique interne du Cameroun. Cependant, le juge saisi ou l'agent appelé à connaître d'un acte de piraterie ou de vol devrait-il qualifier de piraterie d'une œuvre littéraire par exemple au même degré qu'une piraterie dans un navire ?

Un vol à main armée d'hydrocarbures ou le pompage de pipelines serait-il au même degré qu'un vol à main armé dans une propriété privée ?

La première faible intégration vient de ce fait : Ce qui est en jeu, c'est le mode opératoire, la perte encourue. Nous pensons que ces actes criminels devraient recevoir un encadrement judiciaire précis. Le juge ne devrait pas paraître faire preuve de complaisance devant un acte illicite de pompage de pipelines et le qualifier au même titre qu'un vol dans une maison donnée.

Ainsi, les législations nationales draient s'efforcer d'éviter cette équivocité dans la pénalisation des actes illicites, sans quoi, un brigand ou un trafiquant ne s'inquiéterait guère des sanctions pénales s'il se rend compte que sa loi interne réprime de façon douce ou confond à la même sanction un vol dans une maison d'un vol à main armé dans un navire.

Cette remarque recouvre également les amendes. Laissé à la libre disposition des législations nationales, que coûterait pour un trafiquant de payer une somme de 100 000 à 1 000 000 de francs pour vol à main armée dans une maison, si c'est le même montant qui lui serait demandé en cas de pompage de pipeline !

Des dispositions spécifiques devraient exister afin que l'agent chargé de juger une affaire de vol à main armée dans un navire sache bien faire la différence entre la mer et la terre.

La deuxième faible intégration vient du fait que de façon générale, le Code de conduite par exemple n'est pas encore totalement intégré dans le dispositif législatif interne du Cameroun. En effet, dans la déclaration des chefs d'Etat et de gouvernement à l'issue de la conférence de Yaoundé sur la sécurité et la sûreté dans le Golfe de Guinée, il avait été convenu que les gouvernements veilleront à mettre en place des structures nationales de coordination de l'action de l'Etat en mer, investies de pouvoirs suffisants pour remplir leurs missions. Or, à ce jour, de telles structures n'ont pas encore vu le jour. Ce qui justifie encore des failles dans la mise en exécution complète des mesures prises pour éradiquer la piraterie maritime ou le vol à main armée dans un navire.

La troisième faible intégration et qui d'ailleurs constitue un manquement à corriger, c'est l'absence d'amende en cas de piraterie maritime. Le Code de justice militaire dégage la compétence<sup>47</sup> du Tribunal militaire, mais reste muet quant à sa sanction. Le Code pénal quant à lui renvoie au Code de la marine marchande aux articles 292 à 300. Or, de quel Code s'agit-il ? Celui de 2012, instrument juridique en vigueur, ces renvois traitent des épaves et non pas de la

---

<sup>46</sup> Article 54, alinéa 1 de la Loi n° 2017/012 du 12 juillet portant Code de justice militaire du Cameroun.

<sup>47</sup> Article 8, alinéa d.

répression des actes de piraterie maritime. Il faut alors se référer à l'article 755 alinéa 1 du Code de la marine marchande de la CEMAC de 2012<sup>48</sup> pour voir évoquer la piraterie maritime et d'autres actes illicites en mer comme relevant des infractions maritimes. Le législateur communautaire de la CEMAC a renvoyé la pénalisation de la piraterie à la législation nationale de chaque pays<sup>49</sup>.

Malgré le décalage de renvoi au Code de la marine marchande de la CEMAC, se pose le problème de la sanction de la piraterie ou d'un vol à main armée en mer. A ce niveau, la législation camerounaise est encore muette. Elle devrait peut-être se référer à son homologue du Nigéria qui a été plus explicite : « 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 ».<sup>50</sup>

50 000 000 de nairas, soit 74 993 451 francs CFA. Soit un naira = 1, 50 franc CFA.

Dès lors, la législation nigériane n'est-elle pas plus conséquente ? Pourrait-on mettre sur la même balance un vol à main armée en mer avec un vol à main armée dans une maison ? C'est dire que, non seulement la piraterie maritime n'a pas de quantum, mais lorsque ce quantum est fixé comme c'est le cas dans le cadre du vol à main armée, il serait incongru de juger deux criminels agissant dans deux espaces critiques différents sur la même balance. Et tant que le législateur national ne se saisit pas de cette situation, pour fixer les amendes dans le Code de justice militaire à travers une loi, la piraterie maritime risquerait d'être confondue à un crime de droit commun, alors qu'elle relève d'un crime d'un autre acabit.

De façon générale, les frustrations causées par le peu d'efficacité des poursuites judiciaires intentées contre les pirates et les auteurs d'actes criminels maritimes sont généralisées dans un grand nombre de pays d'Afrique du Centre et de l'Ouest. Cela tient moins à l'absence de lois nationales visant la piraterie maritime que de la faiblesse des peines et des processus judiciaires. Nombreux sont les pays où la marine nationale, le service des garde-côtes et les services chargés de la sécurité maritime ne sont pas habilités à engager des poursuites judiciaires et doivent s'en remettre à la police et à d'autres organismes pour se charger d'un élément aussi crucial du cycle de la répression. Dans le delta du Niger par exemple, il est fréquent que les procès de personnes soupçonnées de vol de pétrole et de piraterie aient lieu plusieurs mois après les arrestations en raison du manque de disponibilité des fonctionnaires judiciaires. Pendant ce temps, les difficultés sur le plan de la conservation des preuves et les limites de durée de la période de détention jouent souvent en faveur des suspects qui sont relâchés peu après leur arrestation.

### **II.3.2. La faible intégration desdits dispositifs au niveau du financement des activités liées à la prévention et à la répression des actes illicites en mer**

Pour surveiller les eaux du golfe de Guinée<sup>51</sup> et en assurer la sécurité, il faut mettre en place un mécanisme dissuasif à plusieurs niveaux caractérisé par des patrouilles aériennes de surveillance maritime, des patrouilles maritimes (constituées de patrouilleurs hauturiers et de vedettes de défense vers le large) et des moyens de surveillance terrestres et satellitaires. Il conviendrait d'adopter pour chaque vaisseau un rayon de patrouille et une couverture radar théoriques de 100 milles marins. À chaque navire en mer devrait correspondre un navire de réserve tandis qu'un autre ferait l'objet d'une maintenance périodique.

Le déploiement de vedettes de défense vers le large constituerait une présence efficace dans les approches de tous les ports de la région en prévoyant également que deux autres vedettes de défense vers le large devraient être disponibles pour chaque vedette de ce type déployée. Les pays ayant une longueur de côtes importante ou qui attirent particulièrement les pirates devraient envisager d'acquérir des aéronefs de patrouille maritime à voilure fixe et à voilure tournante.

Il reste que, ces projections, bien qu'ambitieuses, offrent un guide de planification aux gouvernements, aux Marines, aux partenaires étrangers et aux investisseurs.

---

<sup>48</sup> Ce Code couvre désormais non seulement le droit public de la mer (droit de la mer, droit des espaces maritimes), mais également le droit privé (droit maritime). Lire les développements de MANIATIS (A.), « Le Droit Maritime », *Neptunus, e.revue* Université de Nantes, vol. 24, 2018/ 2 [www.cdmo.univ-nantes.fr](http://www.cdmo.univ-nantes.fr)

<sup>49</sup> L'article 758 du Code de la marine marchande de la CEMAC de 2012 dispose : « Les pénalités sanctionnant les infractions maritimes, telles que définies par le présent Code, sont fixées par la législation de chaque Etat membre. »

<sup>50</sup> Lire l'article 12 de la *Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act, 2019* du Nigéria.

<sup>51</sup> Anyimadu (A.), « Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean », *Africa* 2013/02 (Londres: Chatham House, juillet 2013)

C'est ainsi que nous appelons de tous nos vœux, la prise en compte de certaines dispositions du Protocole de Kinshasa sur la mise en place d'une assiette de contribution des exploitants des navires et partenaires internationaux et nationaux<sup>52</sup>; de même que la Taxe d'arraisonnement des navires<sup>53</sup> et de la Taxe communautaire de la sécurité maritime<sup>54</sup>. Cette disposition du Protocole de Kinshasa a été reprise par la Déclaration de Yaoundé<sup>55</sup>.

La Charte de Lomé dégage d'ailleurs trois modalités de soutien des activités en matière de prévention et de lutte contre la criminalité en mer :

- a) les ressources pour garantir la sécurité et la sûreté maritimes doivent être assurées par chaque Etat à travers des fonds publics ou des partenariats public-privé<sup>56</sup> ;
- b) chaque Etat Partie doit encourager la coopération entre les Etats du pavillon et les Etats côtiers afin que dans un esprit de coresponsabilité, les obligations financières soient partagées et assumées par les différents acteurs concernés<sup>57</sup> ;
- c) les Etats Parties doivent créer, au moins, un instrument financier commun, le « Fonds de Sûreté et de Sécurité Maritimes »<sup>58</sup> .

Ainsi, faible intégration, faible sanction et faible mobilisation des ressources financières pour oser répondre aux actes illicites en mer. Dès lors, comment préparer la riposte ?

De nombreux efforts prospectifs sont élaborés pour prévenir et réprimer les actes illicites en mer. Nous allons dans cette réflexion nous intéresser à trois mesures. Les autres pouvant faire l'objet de développements ultérieurs : La gestion de l'espace maritime comme facteur de limitation des menaces sécuritaires, la participation des acteurs non étatiques à la prévention et à la répression des menaces sécuritaires et l'harmonisation et le renforcement des dispositifs répressifs.

### **III. Les efforts prospectifs envisagés dans la lutte contre les infractions criminelles dans le Golfe de Guinée**

#### **III.1. L'intégration complète des dispositifs conventionnels dans les législations internes**

L'un des enjeux de l'efficacité des opérations mises en place au niveau du Golfe de Guinée réside dans la décision étatique d'intégrer complètement les différents instruments juridiques auxquels un Etat adhère. Si les conventions internationales ou régionales n'ont pas le même niveau d'interaction sur le terrain, si ces conventions ont un défaut de non contrainte, la prise de conscience des disparités entre les Etats pourrait constituer un frein dans l'action globale concertée. Or, la Déclaration de Yaoundé fait de la concertation interEtats, un espoir d'efficacité face à la présence des pirates ou des brigands de mer.

Le premier engagement au-delà de l'adhésion, de la signature ou de la ratification, serait l'effectivité dans l'ordre juridique interne. Ainsi, chacun des États est appelé à s'engager à adopter des mesures socioéconomiques pour la prévention de la criminalité, à organiser leurs actions en mer et à se donner les moyens nécessaires, à harmoniser leurs législations avec les instruments juridiques internationaux pertinents<sup>59</sup>.

Pour que la coopération tant souhaitée entre les pays puisse atteindre les résultats escomptés, il faut que dans les domaines précis, toutes les législations soient harmonisées. Or, c'est encore là l'un des Talons d'Achille : comment entre un pays qui a intégré une disposition et un autre qui ne l'a pas fait, on pourrait espérer une coopération possible ? Le risque serait alors d'une coopération à deux vitesses : d'un côté, entre les pays avancés dans les intégrations nationales des conventions internationales et de l'autre, une sorte de « piétinement » des autres pays. Une telle avancée en dents de scie aura pour effet néfaste de ne pas permettre la cohésion et l'évolution commune, pour ne pas dire d'une certaine évaluation objective des efforts accomplis.

---

<sup>52</sup> Article 8, alinéa 1 c du Protocole de Kinshasa relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC et du Golfe de Guinée de 2009.

<sup>53</sup> Article 8, alinéa 1 a du Protocole de Kinshasa relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC et du Golfe de Guinée de 2009.

<sup>54</sup> Article 8, alinéa 1 a du Protocole de Kinshasa relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC et du Golfe de Guinée de 2009.

<sup>55</sup> L'article 2, alinéa f insiste sur la mise en place d'un mécanisme de financement basé sur les contributions. Et prévoit des mécanismes nationaux de financement des politiques de lutte contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commis en mer.

<sup>56</sup> Article 9 de la Charte de Lomé.

<sup>57</sup> Article 10 de la Charte de Lomé.

<sup>58</sup> Article 11 de la Charte de Lomé.

<sup>59</sup> Caligiuri (A.), « La Charte de Lomé comme instrument pour une nouvelle gouvernance maritime en Afrique ». *Paix et sécurité européenne et internationale*, université Côte d'Azur 2017, halshs-03156200, p. 4

## **III.2. La participation des acteurs non étatiques à la prévention et à la répression des menaces sécuritaires**

Dans de nombreux pays, l'on ne perçoit pas encore assez la participation des acteurs non étatiques dans la lutte contre les menaces sécuritaires. Or, leur rôle est indéniable. Au Cameroun par exemple, pendant les heures de crise et d'insécurité dans les grandes villes, les Comités de vigilance dans les quartiers et les villes, ont largement contribué à réduire le taux de criminalité et dissiper les velléités terroristes. L'information, le renseignement nécessaire dans l'élaboration des stratégies de prévention contre les actes illicites passe par une approche de « proximité ».

Dans les zones côtières où se développent la plupart des actes illicites, les comités de renseignement permettraient de contenir les réseaux et les circuits de piraterie ou d'actes illicites.

La société civile également jouerait un rôle dans ce sens : elle qui accompagne les populations dans leur développement économique au quotidien dispose de nombreux circuits d'information capable de cerner les réseaux de trafiquants ou de brigands. De même, dans leur lutte contre la pauvreté, elle est assez proche des couches sociales, vulnérables pour leur porter un certain « type » de message capable de dissuader les réseaux de recrutement et de formation des « bandits maritimes ».

Le Centre Interrégional de coordination en tant que bras séculier pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritimes du Golfe de Guinée est appelé à renforcer l'un de ses quatre Programmes portant sur l'amélioration, le renforcement et l'actualisation de son dispositif d'informations<sup>60</sup>, de renseignements et de présence dans les zones côtières

## **III.3. L'harmonisation et le renforcement des dispositifs répressifs.**

Nous avons examiné la pénalisation de deux infractions maritimes, à savoir, la piraterie maritime et le vol à main armée en mer en droit interne camerounais. Cependant, le nombre limité de procès en rapport avec des actes de piraterie souligne le besoin d'une meilleure harmonisation des démarches juridiques dans la région comme l'indique le Protocole d'accord entre la CEEAC, la CEDEAO et la Commission du Golfe de Guinée. Pour ce faire, il faut entreprendre un examen détaillé du cadre juridique<sup>61</sup> de chaque pays afin de permettre à chacun d'eux de mener efficacement des poursuites judiciaires à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie. Des dispositions permettant les extraditions rapides et la synchronisation des peines pour les crimes commis en mer dans tous les systèmes judiciaires empêcheraient les pirates d'être traités moins sévèrement dans certains des États côtiers que dans d'autres. Les acteurs du système judiciaire devraient recevoir une formation en liaison avec les organismes de lutte contre la criminalité maritime afin d'accélérer et de standardiser le processus de recueil et de conservation des preuves, de manière à faciliter la tenue de procès efficaces et équitables. A ce niveau encore, la formation des agents chargés de connaître des actes illicites commis en mer fait partie d'un des Programmes du CIC.

Nous avons salué la création de tribunaux spécialisés dans la poursuite des auteurs d'actes de piraterie et de vols commis en mer comme au Cameroun, sans toutefois omettre de souligner le mutisme au niveau des sanctions desdits actes illicites.

D'ailleurs, quand on lit l'article 40 du Chapitre 5 de la Charte de Lomé, il est prévu une coopération judiciaire la plus large possible entre les Etats Parties qui doit être définie sur la base d'accords bilatéraux ou multilatéraux, ou, en l'absence d'accord, sur la base des législations nationales. A cette fin, l'article préserve les particularités du cadre juridique de chaque Etat Partie, mais affirme que les législations nationales doivent garantir « des mécanismes d'enquêtes conjointes, des procédures sécurisées d'échange d'informations, des demandes d'entraide judiciaire, l'extradition et le transfert des détenus et d'autres mécanismes connexes ».

Par ailleurs, la coopération judiciaire qui est préconisée semble devoir être basée sur un élément important : une définition commune des crimes objet de répression. En effet, dans le Préambule de la Charte, les rédacteurs de la Charte ont fourni des définitions de « acte terroriste », « pêche INN », « piraterie » et « vols à main armée contre des navires ». La coopération judiciaire est très importante pour assurer une répression efficace de la criminalité en mer et beaucoup

---

<sup>60</sup> Dans son programme quadriennal 2017-2021, le CIC avait défini quatre programmes : Le programme interrégional de renforcement des capacités juridiques, légales et judiciaires des Etats membres en matière de sûreté et de sécurité maritimes ; le programme interrégional de renforcement des capacités des agents chargés de l'application de la loi dans le secteur maritime ; le programme Interrégional d'échange d'information dans le Golfe de Guinée et enfin le programme de détermination, délimitation et démarcation des frontières maritimes et résolution pacifique des différends.

<sup>61</sup> Luntumbue, (M.), « Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : vers une stratégie régionale intégrée ? », Note d'Analyse du GRIP, 31 décembre 2012, p.4

d'Etats africains ont déjà adopté des mécanismes de coopération en la matière. Toutefois, là encore, la Charte de Lomé n'inscrit pas ces mécanismes dans son texte.

### **En conclusion,**

Depuis l'adoption du Code de conduite de 2013, le Golfe de Guinée donne à voir, un espace géographique engagé et décidé à faire de la sécurité et de la sûreté maritime, un de ses axes de bataille. Les raisons en sont nombreuses dont la plus judicieuse est celle de faire de cet espace maritime, un vecteur de prospérité économique. On relève et les études des experts l'ont montré, un net recul des actes illicites dans les eaux côtières du Golfe de Guinée. Mais, comme le dit un adage populaire au Cameroun, « l'ennemi ne dort jamais », il reste que les attaques des pirates ou des brigands constituent une menace qui appelle à la vigilance constante. Le premier défi et c'est le but recherché de cette réflexion, c'est d'encourager les pays à intégrer dans leurs ordres juridiques internes, tant de dispositifs issus des conventions internationales ou régionales auxquels, nous le pensons, ils ont librement adhéré. Le deuxième défi porte sur l'harmonisation de ces législations nationales afin d'assurer entre les pays, une certaine coopération. Le troisième défi porte sur la répression des actes criminels. L'exemple du Cameroun nous montre les difficultés à sanctionner les actes illicites comme la piraterie maritime ou les vols à main armée. A contrario, l'exemple du Nigéria à ce niveau est à imiter. Enfin, de nombreuses dispositions à caractère économique telles que reçues du Protocole de Kinshasa, du Code de Yaoundé ou de la Charte de Lomé sur les aspects financiers devraient être exécutoires afin de disposer des fonds pour assurer tant d'activités autour de la prévention ou de la répression des actes illicites en mer. Encore une fois et comme c'est de tradition, c'est du côté des pouvoirs publics que se joue cet enjeu sécuritaire afin de rester en cohérence avec la stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - horizon 2050 (stratégie AIM 2050)<sup>62</sup>.

---

<sup>62</sup> Conférence de l'Union Africaine (Vingt-deuxième Session ordinaire), Décision sur l'adoption et la mise en œuvre de la stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) - Doc. Assembly/AU/16(XXII) Add.1, 30-31 Janvier 2014, Addis-Abeba (Éthiopie), Assembly/AU/Dec.496(XXII).