

LA PIRATERIE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE.

Raphaël TIWANG WATIO*

Messan LAWSON*

Après le Golfe d'Aden¹, c'est désormais le Golfe de Guinée qui fait le lit de l'insécurité maritime au large du continent africain. Sur le plan historique, le Golfe de Guinée correspond à l'ancienne « côte des esclaves » comprenant les littoraux des actuels Côte d'Ivoire, Ghana, Bénin et Togo, ainsi que du delta du Niger².

Sur le plan institutionnel, le Golfe de Guinée est constitué de huit pays d'Afrique dont sept de l'Afrique Centrale que sont l'Angola, le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale, la République Démocratique du Congo, Sao Tomé et Príncipe, et un de l'Afrique de l'Ouest à savoir le Nigéria. En effet, ces pays ont créé en 2001 à Libreville au Gabon, la Commission du Golfe de Guinée³, dont la mission est de faciliter les consultations pour la prévention et le règlement des conflits liés à la délimitation des frontières et à l'exploitation des ressources naturelles d'une part, et d'autre part de mettre en place un mécanisme permanent de gestion des problèmes communs liés à la sécurité maritime.

Sur un plan géographique, il existe deux approches. La première est celle contenue dans le Rapport de la Mission d'évaluation des Nations Unies sur la piraterie dans le Golfe de Guinée, qui s'est effectuée du 7 au 24 Novembre 2011, d'après laquelle le Golfe de Guinée est la région géographique qui s'étend de la Guinée, au Nord-Ouest du continent africain, à l'Angola, au Centre-Sud du continent⁴.

La seconde considère le Golfe de Guinée comme la façade côtière atlantique allant du Sénégal à l'Angola⁵. C'est cette dernière conception qu'il convient de retenir, compte tenu des développements récents en matière de coopération pour la sûreté et la sécurité maritimes entre les Etats membres de la

* Avocat au Barreau du Cameroun, Etudiant en Master 2 Droit des espaces et des activités maritimes à l'Université de Bretagne Occidentale (UBO) – Institut Universitaire Européen de la Mer (IUEM), année académique 2013-2014.

* Etudiant en Master 2 Droit des espaces et des activités maritimes à l'Université de Bretagne Occidentale (UBO) – Institut Universitaire Européen de la Mer (IUEM), année académique 2013 -2014.

¹ Le Golfe d'Aden tire son nom de la ville yéménite d'Aden. C'est le nom donné à la baie située entre la corne de l'Afrique et la péninsule arabique : il sépare donc le continent africain du continent asiatique. Il permet de relier la mer rouge à l'océan indien, et la mer méditerranée à l'océan indien. Le Golfe d'Aden est souvent associé à la corne de l'Afrique qui correspond à une péninsule de l'Afrique de l'Est délimitée par la mer rouge au nord et la mer d'Arabie et l'océan indien à l'est. Cette région comprend quatre Etats : la Somalie, le Kenya, l'Ethiopie et Djibouti. V.<http://www.devoir-de-philosophie.com/dissertation-piraterie-dans-golfe-aden-217332.html>

² Rapport Afrique n°195 de l'International Crisis Groupe du 12 décembre 2012 intitulé « Le Golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque », page 2, note de bas de page 7.

³ Elle est entrée en activité en mars 2007. Son siège et son Secrétariat Exécutif sont installés à Luanda en Angola.

⁴ Page 12 du Rapport, paragraphe 32.

⁵ Rapport Afrique n°195 de l'International Crisis Groupe susvisé, page 2, note de bas de page 7.

Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC)⁶, les Etats membres de la CEDEAO (Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO))⁷ et les Etats membres de la Commission du Golfe de Guinée (CGG).

Le Golfe de Guinée regorge de richesses naturelles énormes : c'est la première région pétrolifère d'Afrique sub-saharienne⁸ avec une capacité de production journalière de 5 millions de barils ; elle produit plus des $\frac{3}{4}$ du cacao consommé dans le monde⁹ ; elle dispose de plusieurs minerais tels que le diamant (30% des réserves mondiales), le cobalt (50% des réserves mondiales), le cotan (plus de $\frac{3}{4}$ de la production mondiale)¹⁰, etc. Malheureusement, l'exploitation de celles-ci est de plus en plus mise en péril par la piraterie.

La piraterie maritime est un fléau antique¹¹, et pour la petite histoire, Jules César lui-même a été fait prisonnier par des pirates en Mer Égée et a été libéré contre une rançon¹². Le mot pirate vient du terme grec « peiratès » et du latin « pirata » qui signifie « celui qui tente la fortune »¹³. Dans le Golfe de Guinée, la piraterie est apparue à partir des années 1990, et connaît un essor particulier depuis 2010¹⁴.

La piraterie est définie par l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer adoptée à Montego Bay le 10 Décembre 1982, comme :

« ...l'un quelconque des actes suivants :

- 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 navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;*
 - ii) *Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;*
- b) *Tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;*
- c) *Tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. »*

Au regard de cette définition, cinq critères de l'infraction de piraterie peuvent être dégagés :

- la nature de l'acte : la commission, la participation, ou l'incitation à une violence, une détention ou une déprédation ;
- la qualité des auteurs de l'acte : soit l'équipage ou les passagers d'un navire privé ; soit l'équipage ou les passagers d'un aéronef privé ;
- la qualité des victimes : un navire ou un aéronef, des personnes ou des biens à bord d'un navire ou d'un aéronef ;

⁶ Le Traité instituant la CEEAC a été signé le 18 Octobre 1983 à Libreville au Gabon. La CEEAC regroupe l'Angola, le Burundi, le Cameroun, le Centrafrique, le Congo, la République Démocratique du Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale, Sao Tomé et Príncipe, le Tchad.

⁷ Son Traité constitutif a été signé le 28 Mai 1975 à Lagos au Nigéria. Elle comprend le Benin, le Burkina Faso, le Cap Vert, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée Bissau, le Libéria, le Mali, le Niger, le Nigéria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo.

⁸ V. Rapport Afrique n°195 de l'International Crisis Groupe susvisé, page 3.

⁹ Rapport de la mission d'évaluation des Nations Unies dans le Golfe de Guinée de Novembre 2011, page 12 paragraphe 33.

¹⁰ Journal « Cameroon Tribune » n°10370/6571 du mercredi 26 juin 2013, page 11.

¹¹ V. www.histoiredumonde.net/pirate.html.

¹² Patrick Mairé, *La piraterie maritime, d'hier à aujourd'hui*, in *La piraterie maritime, Les Entretien de Royan*, Larcier, 2011, page 29.

¹³ Arnaud Montas, *Droit Maritime*, édition Vuibert 2012, Page 103.

¹⁴ Rapport de la mission d'évaluation des Nations Unies dans le Golfe de Guinée de Novembre 2011, page 3 paragraphe 5.

- la finalité de l'acte : à des fins privées ;
- le lieu de commission de l'acte : en haute mer ou dans un lieu ne relevant d'aucune juridiction.

Plusieurs actes illicites étant cependant commis dans la mer territoriale des Etats du Golfe de Guinée, le Bureau Maritime International (BMI) considère qu'il y a lieu de parler de piraterie que le navire soit « *accosté, au mouillage ou en mer* »¹⁵.

En 2012, le Golfe de Guinée a enregistré 60 attaques pirates¹⁶. L'épicentre de la piraterie maritime est le Nigéria, qui connaît une insurrection dans le delta du Niger avec le Mouvement pour l'Emancipation du Niger (MEND). Les côtes camerounaises sont également fortement menacées par le phénomène, notamment par les actions des Bakassi Freedom Fighters. Le Benin fait également partie des pays les plus touchés dans le Golfe de Guinée¹⁷.

Les manifestations de la piraterie sont diverses : vol de pétrole et de biens, enlèvement de personnes sur les plates-formes offshore et les navires commerciaux contre demandes de rançons. Les causes du phénomène sont variées : la pauvreté, les tensions socio-politiques et les revendications communautaires¹⁸.

Selon le rapport de Novembre 2011 de la mission d'évaluation des Nations Unies sus évoqué, la piraterie fait perdre 2 milliards de dollars par an à la seule économie de la sous-région Afrique de l'Ouest¹⁹. Les conséquences néfastes du phénomène touchent aussi bien les Etats côtiers que les Etats sans littoral, lesquels dépendent tous du commerce maritime pour leurs exportations et importations.

Au regard de tous ces constats, il y a lieu de se poser la question suivante : quels sont les moyens mis en œuvre dans le Golfe de Guinée pour éradiquer la piraterie maritime ?

A l'analyse, l'insuffisance des approches étatiques initiales **(I)**, a contraint les Etats à fusionner leurs efforts **(II)**, afin d'atteindre avec l'appui des partenaires étrangers **(III)**, l'idéal de sûreté maritime.

I – DES MOYENS ETATIQUES ET SOUS-REGIONAUX INSUFFISANTS

La description et l'appréciation des moyens mis en œuvre par les Etats du Golfe de Guinée pour lutter contre la piraterie maritime, révèlent une politique criminelle ambiguë **(A)** et des mécanismes à effets limités **(B)**.

A - Une politique criminelle ambiguë

Le caractère ambiguë de la politique criminelle de lutte contre la piraterie mise en place à l'origine par les Etats du Golfe de Guinée, se traduit d'une part par une qualification hétérogène de l'infraction de piraterie **(1)**, et d'autre part, par le caractère inachevé de l'incrimination de ce phénomène **(2)**.

¹⁵ Gottfried Soelle MBOUNJDA (Diplomate Camerounais), *La répression de la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée/Afrique Centrale*, page 15, <http://afridroit.com/wp-content/uploads/downloads/2013/05/La-re%CC%81pression-de-la-piraterie-maritime-en-Afrique-centrale.pdf>. L'auteur se réfère au site du BMI (<http://www.ibm.org>) qu'il a consulté le 12 Mars 2011, et à son rapport de Juillet 2009 pour la période du 1^{er} Janvier au 30 Juin 2009, intitulé *Piracy and armed robbery against ships*, page 3.

¹⁶ Journal « Cameroon Tribune » n°10367/6568 du vendredi 21 juin 2013, page 4.

¹⁷ Rapport Afrique n°195 de l'International Crisis Groupe susvisé, pages 7 à 21.

¹⁸ Rapport Afrique n°195 de l'International Crisis Groupe, page 4.

¹⁹ Page 12 du Rapport, paragraphe 34.

1) Une qualification hétérogène

Bien que tous les Etats du Golfe de Guinée aient signé et/ou ratifié²⁰ la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer du 10 Décembre 1982 définissant la piraterie, le contenu juridique de cette notion diffère selon l'Etat dans lequel on se trouve. En effet, alors que les Etats de l'Afrique Centrale adoptent une conception restrictive de la piraterie (**b**), la législation sénégalaise en Afrique de l'Ouest, consacre plutôt une conception large (**a**).

a) La conception large de la piraterie dans la législation Sénégalaise

En Droit interne sénégalais, l'infraction de piraterie est prévue par la Loi n°2002-22 du 16 Août 2002 portant Code de la Marine Marchande. L'article 1^{er} paragraphe b) de cette Loi définit la piraterie comme : « *Le fait pour un navire de naviguer sans titres de nationalité ou de posséder à titre permanent plus d'une nationalité ou de commettre l'un des actes suivants : acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire privé entre autres.* ».

La même Loi n°2002-22 dispose en son article 675 intitulé « Répression des actes de piraterie », prévu sous sa Section VI intitulée « Crimes de piraterie », que : « *Les actes de piraterie, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'état dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire privé. Est puni des travaux forcés à temps de dix à vingt ans et d'une amende de 1.000.000 à 10.000.000 francs Cfa quiconque se rend coupable de l'infraction définie à l'alinéa ci-dessus.* ».

Les articles 676 et 677 du même texte traitent respectivement des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, et des actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental.

Il résulte clairement des articles 1^{er} paragraphe b) et 675 suscités, qu'en Droit sénégalais, l'infraction de piraterie ne se limite pas aux éléments définis par l'article 101 de la Convention de Montego Bay sur le Droit de la mer, mais est également constituée par la navigation sans titre, ou lorsque les actes illicites sont commis dans un espace maritime autre que la haute mer ou un lieu non soumis à une souveraineté étatique.

Cette conception de l'infraction de piraterie diffère sensiblement de celle consacrée en Droit communautaire d'Afrique Centrale.

b) La conception restrictive dans le Code de la Marine Marchande CEMAC

Le Code de la Marine Marchande de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)²¹ dispose en son article 587 prévu sous une Section II intitulée « Actes de piraterie », que :

« *On entend par piraterie, l'un quelconque des actes suivants :*

- a) *Tout acte illicite de violence commis par l'équipage ou des passagers d'un navire privé, agissant à des fins privées et dirigé :*
 - 1) *contre un autre navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer,*
 - 2) *contre un navire, des personnes ou des biens en un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.*
- b) *tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire pirate, en connaissance de cause ;*

²⁰ V. état des ratifications sur le site www.un.org/Depts/los/references_files/status2010pdf.

²¹ Le Traité instituant la CEMAC a été signé le 16 Mars 1994 à N'Djamena au Tchad. La CEMAC regroupe six (06) Etats à savoir le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale, la République de Centrafrique et le Tchad. Elle se donne pour mission de promouvoir un développement harmonieux des Etats membres dans le cadre de l'institution d'un véritable marché commun. Cf. www.cemac.int.

c) *tout acte d'incitation à commettre les actes définis aux paragraphes a et b, ci-dessus, ou commis dans l'intention de les faciliter.*

Les dispositions du présent article s'appliquent à un bâtiment de guerre ou à un navire affecté à un service public dont l'équipage mutiné s'est rendu maître. ».

Les articles 588 et 589 du même Code traitent quant à eux respectivement des « actes illicites commis contre la sécurité de la navigation maritime » et des « actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes et mobiles situées sur le plateau continental. ».

A la différence de la législation sénégalaise, le Code CEMAC adopte la conception de la Convention de Montego Bay selon laquelle, la qualification de piraterie est limitée aux actes illicites commis en haute mer ou dans un lieu ne relevant d'aucune souveraineté étatique. La conséquence est que les autres actes illicites commis dans les espaces sous souverainetés des Etats membres de la CEMAC, ne seront pas qualifiés de piraterie, mais simplement d'actes illicites soit contre la sécurité de la navigation maritime, soit contre la sécurité des plates-formes situées sur le plateau continental.

Cependant, la législation CEMAC semble plus restrictive que la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer, en ce que :

- elle réduit la nature de l'acte de piraterie à une violence, à l'exclusion de la détention ou de la déprédation ;
- elle réduit la qualité des victimes au navire à l'exclusion des aéronefs ;

Ces définitions à géométrie variable de la piraterie ne garantissent pas la répression systématique de la piraterie dans le Golfe de Guinée. Il en est de même du caractère inachevé de l'incrimination de cet acte **(2)**.

2) Une incrimination inachevée source d'impunité

L'insuffisance des moyens de lutte contre la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée résulte également de ce que les Etats de l'Afrique Centrale n'ont pas prévu de peine applicable à la piraterie maritime **(a)**, tandis que la plupart des législations internes en Afrique de l'Ouest n'y font même pas allusion **(b)**.

a) L'inexistence de la peine applicable dans les législations nationales en Afrique Centrale

L'article 567 du Code de la Marine Marchande CEMAC, dispose expressément que : « *Les pénalités sanctionnant les infractions maritimes telles que définies à l'article 564 du présent Code, sont fixées par la législation de chaque Etat membre. ».*

Les infractions maritimes définies par l'article 564 auquel l'article 567 renvoie, sont les infractions aux règles relatives à la sécurité de la navigation et à la sauvegarde de la vie humaine en mer, au travail maritime, à la prévention de la pollution marine, à l'habitabilité et l'hygiène à bord des navires ; le transport illicite d'enfants mineurs ; la piraterie et autres actes illicites en mer.

La lecture combinée des articles 567 et 564 susvisés, révèlent qu'il incombe à chaque Etat membre de la CEMAC de fixer dans sa législation interne, la peine applicable au crime de piraterie tel que défini à l'article 587 dudit Code.

Or, en l'état de nos recherches, aucun Etat membre de la CEMAC n'a prévu dans sa loi pénale, la peine applicable à la piraterie maritime. L'incrimination de la piraterie au sein de la CEMAC est donc partielle, et peut faire obstacle à la poursuite des individus ayant commis des actes de piraterie en Afrique Centrale. Un tel cas de figure peut également se produire en Afrique de l'Ouest **(b)**.

b) L'inexistence de la piraterie dans la plupart des législations nationales en Afrique de l'Ouest

Hormis le Sénégal, la plupart des Etats de l'Afrique de l'Ouest n'ont pas incriminé la piraterie maritime dans leurs lois pénales nationales, bien qu'ils aient tous ratifiés la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer.

La mission d'évaluation des Nations Unies sur la piraterie dans le Golfe de Guinée, le constate dans son Rapport de 2011²². A titre illustratif, le Bénin qui y est cité comme l'un des pays les plus vulnérables, ne dispose d'aucun cadre juridique de lutte contre la piraterie maritime.

L'incrimination incomplète de la piraterie dans le Golfe de Guinée du fait de l'absence de détermination de peine applicable dans les lois internes, constitue une source d'impunité pour les pirates. A cette défaillance juridique de la lutte contre la piraterie dans cette région, s'ajoute la faiblesse des mécanismes mis en place **(B)**.

B – Des mécanismes à effets limités

L'insuffisance des moyens déployés par les Etats du Golfe de Guinée, se traduit aussi par les effets limités des mécanismes mis en place, tels que le Centre Régional de Sécurisation Maritime en Afrique Centrale **(1)**, et l'opération prospérité en Afrique de l'Ouest **(2)**.

1) Le Centre Régional de Sécurisation Maritime au sein de la CEEAC

Les Etats membres de la CEEAC ont élaboré une stratégie de sécurité maritime reposant sur six piliers : la gestion de l'information, les mesures de surveillance locale par la détection et la mise en commun des ressources, l'harmonisation juridique et fonctionnelle des opérations maritimes des Etats, l'autofinancement par un impôt local, l'organisation logistique, l'institutionnalisation d'une conférence maritime pour l'Afrique centrale.

Dans le cadre de la mise en œuvre de cette stratégie, les Etats de la CEEAC ont créé en Octobre 2009, le Centre Régional de Sécurisation Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) basé à Pointe-Noire au Congo. Le CRESMAC dirige l'activité des centres multinationaux installés dans chaque zone. En effet, dans leur stratégie de sécurité maritime, les Etats membres de la CEEAC ont divisé leur espace maritime en trois zones supervisées chacune par un centre multinational de coordination :

- la zone A comprend l'Angola et la République Démocratique du Congo ;
- la zone B comprend l'Angola, le Congo et le Gabon ;
- la zone D comprend le Cameroun, la Guinée Equatoriale, le Gabon, Sao Tomé et principe²³.

La zone D a été la première à être activée, en raison des attaques qui s'y sont multipliées depuis 2006. Les patrouilles de surveillance qui s'effectuent dans cette zone, auraient permis d'après la CEEAC, de réduire considérablement en deux ans, les actes de piraterie. La piraterie a cependant occasionnellement réapparu aux larges des côtes camerounaises²⁴.

Quoiqu'il en soit, les progrès relatifs de ce mécanisme de lutte contre la piraterie maritime n'atteignent cependant pas les côtes de l'Afrique de l'Ouest, dont certains Etats développent leurs propres opérations **(2)**.

²² Page 17 paragraphe 57.

²³ V. Rapport de Novembre 2011 de la mission d'évaluation des Nations Unies susévoqué, page 13 paragraphe 32.

²⁴ V. Rapport de Novembre 2011 de la mission d'évaluation des Nations Unies susmentionné, page 13 paragraphe 40.

2) L'opération prospérité entre le Bénin et le Nigéria

Dans la sous-région Afrique de l'Ouest, l'opération la plus importante menée contre la piraterie maritime est celle baptisée « Opération prospérité ». Il s'agit d'un programme mis en œuvre par le Bénin et le Nigéria en Septembre 2011.

Le Nigéria assure son commandement tactique, et le Bénin gère son commandement opérationnel. Le Nigéria assure 95% du soutien logistique en particulier deux hélicoptères, deux navires et deux bateaux intercepteurs, et le Bénin met à disposition deux bateaux « Defenders » qui lui ont été fournis par le Gouvernement américain. La contribution du Bénin est estimée à 234.347.490 FCFA par mois (environ 466.000 dollars), soit 5% du coût total de l'opération.

Cette opération se heurte cependant à de nombreux obstacles tels que le manque d'infrastructures de soutien logistique pour les navires utilisés pour les patrouilles. Pour que les patrouilles se poursuivent, des installations adéquates doivent être construites à Cotonou au Bénin pour l'approvisionnement en carburant, l'entretien des navires et le stockage des articles utilisés lors des opérations²⁵. Il ressort par ailleurs d'une déclaration du Chef d'Etat-major des forces navales béninoises faite à l'Agence France Presse, que les patrouilles conjointes « *n'ont pas pour mission première d'arrêter les pirates, mais de les empêcher d'attaquer les navires* »²⁶. Une telle assertion témoigne à suffire du caractère limité des effets des mécanismes jusque-là mis en place dans la lutte contre la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée.

C'est face à ce constat que le Conseil de Sécurité des Nations Unies a adopté successivement sa Résolution 2018 du 31 Octobre 2011 et sa Résolution 2039 du 29 Février 2012, exhortant les Etats du Golfe de Guinée à élaborer une stratégie régionale globale de lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée (II).

II – LA MUTUALISATION DES MOYENS DES ETATS DU GOLFE DE GUINEE DEPUIS LE SOMMET DE YAOUNDE

En écho à la Résolution 2039 du Conseil de Sécurité des Nations Unies, les Chefs d'Etats et de gouvernements de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG, se sont réunis au cours d'un Sommet qui s'est tenu à Yaoundé au Cameroun les 24 et 25 Juin 2013, avec pour thème « la sûreté et la sécurité maritimes dans le Golfe de Guinée ».

Cette rencontre avait pour but de fédérer l'ensemble des Etats du Golfe de Guinée, en vue de jeter les bases d'une politique commune de lutte plus efficace contre la piraterie maritime et tous les actes illicites en mer.

Outre la Déclaration du 25 juin 2013 dite « Déclaration de Yaoundé », au travers de laquelle les Chefs d'Etats et de gouvernements engageaient leurs pays à coopérer, le sommet de Yaoundé a permis d'harmoniser le contenu juridique de la piraterie par l'adoption d'un Code de Conduite commun (A), et d'assurer la coordination des actions à l'échelle de toute la région du Golfe de Guinée (B).

²⁵ V. Rapport de Novembre 2011 de la mission d'évaluation des Nations Unies, page 7 paragraphe 19.

²⁶ V. www.7aubenin.com/2011/09/29/afrique-les-armees-du-benin-et-du-nigeria-contre-la-piraterie-en-mer/

A - L'adoption d'un Code de Conduite de prévention et de répression de la piraterie maritime

Bien qu'il soit dit dans son préambule qu'il a été élaboré « à titre transitoire », le Code de Conduite relatif à la prévention 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, a le mérite de redonner un contenu juridique précis et unique à la notion de piraterie (1), tout en la distinguant des autres actes illicites en mer (2).

1) La définition juridique unique de la piraterie dans le Golfe de Guinée

L'article 1^{er} du Code de conduite dresse en son paragraphe 5, une liste non exhaustive de comportements illicites qualifiés « *actes criminels transnationaux dans le domaine maritime* », au rang de laquelle la « *piraterie* ».

Le même article 1^{er} définit la piraterie en son paragraphe 3, dans les mêmes termes que ceux de l'article 101 de la Convention de Montego Bay du 10 Décembre 1982 sur le Droit de la mer.

Cette définition commune harmonise les conceptions divergentes et ambiguës précédemment constatées, notamment entre la législation de la marine marchande sénégalaise et celle de la CEMAC. Il est permis de penser que désormais, le pirate ne saurait échapper à la répression en raison de la différence des conceptions juridiques.

En précisant le sens de l'infraction de piraterie, le Code de conduite commun la distingue des autres actes criminels dans le domaine maritime (2).

2) La distinction de la piraterie des autres actes criminels en mer

En dehors de la piraterie proprement dite, le Code Conduite prévoit de sanctionner les « vols à main armée à l'encontre des navires ». L'article 1^{er} paragraphe 4 dudit Code qualifie ainsi de « vols à main armée à l'encontre des navires » : « *l'un des actes suivants* :

- a) *acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un Etat ;*
- b) *toute action visant à inciter ou faciliter intentionnellement un des actes décrits à l'alinéa a).* ».

Il résulte de cette définition que lorsqu'ils sont commis en dehors de la haute mer ou dans un lieu relevant d'une juridiction étatique, les actes illicites commis en mer doivent être qualifiés de « vols à main armée à l'encontre des navires ».

Par ailleurs, le même article 1^{er} établit en son paragraphe 5, une liste non exhaustive d'« *actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime* » : le blanchiment d'argent ; le trafic d'armes et de drogues ; les actes de piraterie et vols à main armée ; le soutage illicite de pétrole ; le vol de pétrole brut ; la traite de personnes ; le trafic de migrants ; la pollution maritime ; la pêche illégale, illicite et non déclarée ; le rejet illégal des déchets toxiques ; le terrorisme maritime et la prise d'otages ; la vandalisation des infrastructures pétrolières offshore.

La référence au blanchiment d'argent dans le Code de Conduite montre que les Etats du Golfe de Guinée ont bien pris conscience de ce que la piraterie n'existe qu'en raison de la possibilité pour ses auteurs de jouir de ses fruits sur terre.

Le Sommet de Yaoundé a par ailleurs été l'occasion pour les Etats du Golfe de Guinée, de garantir une meilleure coopération dans la lutte contre la piraterie maritime (B).

B - La conclusion d'un Mémoire d'entente et la création d'un Centre Interrégional de Coordination

En vue de réaliser une synergie et une mutualisation de leurs moyens, les Etats du Golfe de Guinée ont, à l'issue du Sommet de Yaoundé, adopté un Mémoire d'entente sur la sûreté et la sécurité maritimes (1) portant création d'un Centre Interrégional de Coordination (CIC) (2).

1) Le Mémoire d'entente comme accord juridictionnel

Aux termes de l'article 4 du Mémoire d'entente signé le 25 juin 2013, afin de réaliser leurs objectifs, les Etats du Golfe de Guinée s'engagent tous à coopérer « *dans tous les domaines concernant la sûreté et la sécurité maritimes* », notamment la coopération technique, la formation et le renforcement des capacités, la gestion de l'information et la collecte des données, la mobilisation des ressources, la coordination des actions conjointes, la gestion des frontières maritimes, et « *tout autre domaine d'intérêt commun reconnu comme tel par les parties* ».

Au regard de cette dernière expression formulée en termes très généraux, on peut considérer, bien que le Mémoire ne le prévoit pas expressément, qu'en attendant la détermination des peines applicables à la piraterie et autres actes illicites en mer dans l'ensemble des législations nationales, ce Mémoire pourrait servir d'accord juridictionnel. Il permettra ainsi le jugement des pirates par un Etat du Golfe de Guinée ayant déjà entièrement incriminé la piraterie, même s'il n'est pas celui qui a procédé à leur arrestation ou celui du lieu de leur commission²⁷.

A cet égard, le Mémoire d'entente du 25 juin 2013 constitue un grand pas en avant dans la répression de la piraterie maritime et autres actes illicites en mer. Il l'est également en ce qu'il institue un Centre Interrégional de Coordination (2).

2) Le Centre Interrégional comme structure de coordination des moyens matériels, techniques et humains

Au travers du Mémoire d'entente du 25 juin 2013, les Etats du Golfe de Guinée ont créé un Centre Interrégional de Coordination (CIC). Selon l'article 5 alinéa 1 paragraphe b. du Mémoire, le CIC a pour rôle d'assurer la mise en œuvre de la stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritimes adoptée par les Etats du Golfe de Guinée.

A cet égard, l'article 17 du Code de Conduite commun prévoit que c'est au CIC qu'incombe la charge d'inviter les Etats membres du Golfe de Guinée dans trois 3 ans, pour : transformer éventuellement le Code de conduite en accord multilatéral contraignant ; faire le point de son application ; procéder à l'échange d'informations, d'expériences et de bonnes pratiques ; passer en revue les affaires dont les Centres Nationaux de Sécurité Maritime ont eu

²⁷ Les paragraphes 5 et 6 de l'article 6 du Code de Conduite semblent également prévoir une telle hypothèse de coopération judiciaire entre les Etats membres du Golfe de Guinée.

à connaître et recommander les suites qu'il convient de leur donner ; examiner toutes autres questions concernant la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée.

Il s'agira sans doute d'une structure de gestion de l'ensemble des moyens matériels, techniques et humains dont dispose l'ensemble des pays du Golfe de Guinée, mais aussi des moyens offerts par les partenaires extérieurs dans la lutte contre la piraterie maritime (III).

III - L'APPUI DES PARTENAIRES ETRANGERS

La position stratégique du Golfe de Guinée comme importante voie de navigation maritime, ainsi que les richesses de son sol et de son sous-sol ont justifié l'intervention de certains Etats étrangers (A) et institutions internationales (B) dans la lutte contre la piraterie maritime dans cette zone.

A - Les programmes nationaux étrangers

Nombreux sont les Etats étrangers qui, à l'instar de la France (1) et des Etats-Unis (2), dans le cadre d'une coopération bilatérale, proposent leurs aides aux Etats du Golfe de Guinée dans la lutte contre la piraterie maritime.

1) Du dispositif Corymbe au FSP ASECMAR de la France

La marine française est présente dans la sous-région ouest africaine depuis des décennies, et sa présence est devenue permanente en 1990 par le truchement du dispositif Corymbe mis en place dans l'Atlantique Sud. L'élément déclencheur de la présence française dans le Golfe de Guinée a été le vide politique et la multiplication des crises locales dans bon nombre d'Etats africains francophones pendant les années 1990²⁸. Si la France avait l'obligation d'intervenir dans la région, c'est en raison du nombre de ressortissants français présents dans les pays concernés d'une part, et de ses intérêts économiques liés à l'exploitation des ressources pétrolières d'autre part.

La protection des intérêts français passe aussi par la dissuasion des actes de brigandage²⁹ et de piraterie maritimes. Le bâtiment français patrouille alors de manière ostensible au large des côtes, et est aussi un outil de formation et d'entraînement au profit des marines locales afin de leur donner les moyens de se défendre souverainement. Le dispositif Corymbe s'est vu alors confier une mission de lutte contre les actes de brigandage et de piraterie maritimes dans sa zone d'action. Même si ce n'est pas sa mission première, c'est souvent ainsi qu'elle est perçue par les Etats du Golfe de Guinée.

Les navires du dispositif Corymbe utilisent leurs escales dans les ports du Golfe de Guinée pour y mettre en place des entraînements conjoints avec les marines locales, et des formations spécifiques. L'illustration la plus manifeste est l'inauguration le 11 octobre 2011 par les autorités de la Guinée équatoriale, à Bata, de la nouvelle École Navale Nationale à vocation régionale soutenue par la coopération française.

²⁸ Habiba HAFSAOUI, Chargée d'études (cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr), Centres d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM), Puissance navale et choix politiques : La Mission CORYMBE.

²⁹ Dénomination de l'infraction de piraterie sous l'empire de la loi française n° 1825-04-10 du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, abrogée par la loi n)2007-1787 du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit. A l'opposé de la piraterie maritime dont la qualification est retenue pour les actes illicites commis en haute mer ou dans une zone ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, la qualification de brigandage maritime est retenue pour les actes illicites commis dans les eaux intérieures d'un Etat, les eaux territoriales ou les eaux archipélagiques.

Constatant la dégradation de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée, la France a souhaité renforcer sensiblement son effort de coopération dans ce domaine, en créant le 08 au 10 Novembre 2011 à Cotonou au Bénin un projet relatif à cette seule problématique et en le dotant de moyens significatifs : c'est le Fonds de Solidarité Prioritaire (FSP) « Appui au renforcement du système de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée » (ASECMAR). Le projet FSP ASECMAR vise à aider le Bénin, le Togo et le Ghana à garantir la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée, afin de préserver les conditions de leur développement économique et social. Il a été étendu en avril 2012 au Nigeria, à la Côte d'Ivoire et à la Guinée Conakry.

Doté d'un budget de 1 200 000 euros sur 4 ans, ce projet se décline en trois composantes. La première concerne l'aide à la construction d'une organisation publique « Action de l'Etat en Mer ». Il s'agit d'amener les participants à constater juridiquement les infractions en mer afin d'arraisonner les navires et d'enclencher les éventuelles poursuites judiciaires dans de bonnes conditions³⁰. Il convient également de préciser que le volet formation du FSP ASECMAR est compartimenté selon les niveaux de responsabilité des personnels : le niveau élémentaire comprend les agents qui interviennent en mer, le niveau supérieur les responsables de ces agents, le dernier niveau étant celui des directions de l'administration directement en contact avec les politiques.

La deuxième composante est relative à l'aide à la formation des personnels civils et militaires, tandis que la troisième a trait au renforcement des dispositifs de coopération régionale. Ces objectifs ont été par ailleurs confirmés dans les Résolutions 2018 et 2039 adoptées à l'unanimité par le Conseil de Sécurité des Nations Unies les 31 octobre 2011 et 20 février 2012 à New York.

Dans le même sillage que le projet français, les Etats-Unis ont également mis en place un projet intitulé « African Partnership Station » (2).

2) L'African Partnership Station des Etats-Unis

L'idée de la création de l'African Partnership Station (APS) a vu le jour en 2006 lors de plusieurs conférences maritimes en Afrique Occidentale et Centrale où les dirigeants africains ont affirmé leur volonté d'améliorer la capacité de leurs Etats à gérer leurs eaux territoriales et tenter de créer un environnement maritime stable. En effet, l'APS a pour objectif le renforcement des capacités et l'accroissement du niveau de coopération entre les Etats du Golfe de Guinée, afin d'améliorer la sécurité maritime dans la zone tout en évitant toute intrusion trop conséquente à terre.

Conduit sous l'autorité des garde-côtes américains, l'APS vise à renforcer les compétences, l'expertise et le professionnalisme des marins, des garde-côtes, et des militaires des Etats côtiers africains. L'APS doit leur permettre de parvenir à sécuriser la navigation maritime internationale contre la piraterie et les vols à main armée, de lutter contre la pêche illégale, le trafic d'êtres humains, d'armes et de drogues³¹.

Les activités de l'APS consistent en des exercices conjoints, des visites portuaires, des cours pratiques, la formation professionnelle et la sensibilisation communautaire des Etats côtiers africains. Le bâtiment en mission APS est une véritable université mobile se déplaçant

³⁰ Cf. www.actualites.visages-du-benin.com/wp-content/uploads/2013/05/PASECMAR.pdf.

³¹ Revue Générale du Droit International Public, Avril 2013, N°2, Vol à mains armées et piraterie dans le Golfe de Guinée : renforcement du dispositif international, Page 327.

de port en port afin d'établir des relations à long terme entre les États Unis, ses partenaires internationaux et les pays hôtes³².

La première mission officielle APS s'est déroulée de Novembre 2007 à Avril 2008 dans le Golfe de Guinée. À ce jour, les visites APS ont formé des milliers de militaires africains dans des compétences telles que le matelotage, la recherche et les opérations de sauvetage, la préparation médicale et l'intendance environnementale. Il faut y ajouter l'installation de deux radars au Cameroun, permettant à cet Etat de surveiller une large zone à partir de ses côtes jusqu'à Malabo en Guinée équatoriale³³.

A côté des aides apportées par ces Etats étrangers, il faut également mentionner celles des institutions internationales à l'instar de l'Union Européenne (UE).

B - Le projet CRIMGO de l'Union Européenne

Face aux spécificités inhérentes aux Etats de l'Afrique Centrale et de l'Ouest (2), l'Union Européenne a développé dans le Golfe de Guinée, un projet au contenu particulier dénommé « CRIMGO » (1), en vue de lutter contre la piraterie maritime.

1) Le contenu du projet CRIMGO

Le programme « routes maritimes critiques » a vu le jour en 2009 et a concentré ses activités en Asie du Sud-Est, et à l'ouest de l'océan Indien. La multiplication des actes de piraterie et de brigandage maritimes dans le Golfe de Guinée ont amené l'UE à envisager le projet « CRIMGO », en anglais Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea, et en français Routes Maritimes Critiques dans le Golfe de Guinée. En effet, les activités criminelles et de piraterie peuvent constituer un facteur de déstabilisation pour chacun des Etats de la région, étant donné qu'elles favorisent les trafics d'armes, de drogues ou encore la traite d'êtres humains.

Le projet CRIMGO lancé par l'UE a donc pour objectif d'améliorer la sécurité et la sûreté maritimes. Annoncé le 10 janvier 2013 par le Commissaire européen chargé du développement, ce projet permettra d'appuyer les efforts de mutualisation de moyens déjà mis en œuvre par les Etats du Golfe de Guinée pour lutter contre la piraterie et les vols à mains armées³⁴. Bien que lancé en Janvier 2013, le projet CRIMGO n'a été rendu opérationnel que le 19 Septembre 2013 à Cotonou au Bénin.

Le projet CRIMGO comprend quatre composantes³⁵ : formation, entraînement et documentation ; partage de l'information maritime ; amélioration des capacités d'Actions de l'Etat en Mer (AEM) sur le plan législatif et administratif ; la coordination régionale des opérations maritimes des Etats.

Il est mis en œuvre dans sept Etats (Bénin, Cameroun, Guinée Equatoriale, Gabon, Nigeria, São Tomé-et-Prince et Togo) et sera mené essentiellement par les services ministériels de plusieurs pays étrangers (France, Portugal, Espagne, Royaume-Uni) et des

³² Habiba HAFSAOUI, Chargée d'études (cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr), Centres d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM), Puissance navale et choix politiques : La Mission CORYMBE.

³³ V. www.cameroon-info.net/stories/0,28894,@_cameroun-deux-radars-installes-par-les-etats-unis-pour-la-surveillance-des-cotes.html.

³⁴ www.bruxelles2.eu/piraterie-maritime/crimgo-se-lance-a-lassaut-des-pirates-de-louest-africain.html.

³⁵ Eric GLOTIN, Expert chargé de la formation maritime dans le projet CRIMGO, interview accordé à la Radio Côte d'Ivoire, http://sendbox.fr/pro/0c7fgfnh7icp/RCI_28102013_0630.mp3.html

universités (de Finlande, d'Italie, et de Pologne) pour un budget, au niveau européen, de 4.5 millions d'euros.

L'apport de l'UE est essentiellement financier et est assuré dans le cadre de l'Instrument de Stabilité piloté par la Direction Générale Développement et Coopération-EuropeAid. Il s'agit d'une alternative à la Politique de Sécurité et de Défense Commune³⁶.

On peut alors se poser les questions suivantes : pourquoi cette alternative ? Pourquoi ne pas mener une action militaire à l'instar de l'opération Atalante³⁷ mise en place dans le Golfe d'Aden ?

2) L'impossibilité d'une aide sous la forme de l'opération Atalante dans le Golfe de Guinée

Selon le BMI, le nombre d'actes de piraterie maritime recensé au large des côtes ouest-africaines en 2012 a dépassé pour la première fois celui des attaques dans le Golfe d'Aden et dans l'Océan Indien, avec 966 marins attaqués dans le Golfe de Guinée, contre 861 marins au large des côtes somaliennes³⁸. Le BMI attribue cette baisse significative de la fréquence et de la portée des attaques de pirates somaliens d'une part aux mesures préventives prises par les navires marchands telles que le déploiement de personnels de sécurité armés sous contrat privé, et d'autre part aux actions entreprises par l'UE dans le cadre de l'opération Atalante³⁹.

Au regard de l'efficacité de cette dernière, on peut légitimement se demander pourquoi l'UE n'a pas déployé une action de même envergure dans le Golfe de Guinée.

A l'analyse, une action du type de l'opération Atalante n'est pas envisageable dans le Golfe de Guinée pour une raison fondamentale. En 2008, lors du déploiement de l'opération Atalante dans le Golfe d'Aden et aux larges de la Somalie, la Somalie était considérée par l'ONU comme un « failed state » c'est-à-dire un « Etat failli ou un Etat en déliquescence »⁴⁰, fractionné et en proie à la guerre civile, de sorte qu'il ne pouvait plus matériellement exercer ses compétences et notamment sa souveraineté sur sa mer territoriale et sa Zone Economique Exclusive (ZEE).

Or, les Etats du Golfe de Guinée ne se trouvent pas dans cet état de déliquescence, et se montrent attachés d'une part à leur souveraineté et d'autre part à la recherche de solutions africaines aux problèmes africains⁴¹, même s'ils sollicitent l'aide des partenaires étrangers.

³⁶ Lettre de la Revue Militaire Française Union Européenne (RMF UE), N° 44, Janvier 2013, http://www.rpfrance.eu/IMG/pdf/Lettre_RMFEUE_44_janvier_2013.pdf

³⁷ Le Conseil de l'UE a adopté le 10 novembre 2008 l'action commune concernant la mise en place d'une opération militaire, Atalante, à l'appui des résolutions du CSNU relative à la lutte contre la piraterie en Somalie (résolutions 1814, 1816, 1838, 1846 et 1851). Elle prévoit le déploiement d'une force navale au large des côtes somaliennes, pour une durée de 12 mois à partir de la déclaration de capacité opérationnelle initiale. Le 15 juin 2009, le Conseil de l'UE a décidé de prolonger l'opération Atalante pour une période d'un an à compter du 13 décembre 2009. Le 23 mars 2012, le conseil de l'UE a confirmé la prolongation de l'opération Atalante pour deux années supplémentaires. Le terme de l'opération est donc désormais décembre 2014. V. <http://www.defense.gouv.fr/operations/piraterie/dossier/operation-eu-navfor-somalie-atalante-lutte-contre-la-piraterie>.

³⁸V. <http://www.meretmarine.com/fr/content/piraterie-le-golfe-de-guinee-depasse-la-somalie>

³⁹V. http://www.lemonde.fr/afrique/article/2013/07/17/la-piraterie-maritime-en-net-recul-sauf-dans-le-golfe-de-guinee_3448766_3212.html

⁴⁰V. <http://www.jeuneafrique.com/Articles/Dossier/ARTJAJA2582p042-043.xml0/ONU-UA-Gouvernement-pirateriesomalie-impossible-unite.html>

⁴¹ Rapport de la mission d'évaluation des Nations Unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée en 2011, page 16.

Ainsi, l'hypothèse d'un recours aux navires de guerre étrangers, à l'instar des opérations navales internationales menées au large des côtes somaliennes, suscite la méfiance et constituerait une ingérence aux yeux des Etats du Golfe de Guinée. Bien qu'il existe des collaborations entre certains pays de la sous-région et les marines française (FPS - ASECMAR) et américaine (APS) dans le cadre de coopérations spécifiques, ces relations ne dépassent pas le schéma d'une assistance ponctuelle à la formation de marins, des garde-côtes et des militaires⁴².

Manifestement, des moyens juridiques, financiers, techniques et matériels importants sont mis en œuvre, aussi bien par les Etats de l'Afrique Centrale et de l'Ouest, que par leurs partenaires étrangers, afin de combattre la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée. Il demeure que sur le plan juridique, les Etats du Golfe de Guinée doivent encore adopter des législations internes conformes à leur Code de Conduite commun du 25 Juin 2013, pour garantir la prévention et la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites. Il ne reste plus qu'à espérer qu'au moment de leur consultation dans trois ans⁴³, les Etats du Golfe de Guinée se réjouiront des résultats atteints dans la lutte engagée.

⁴² Michel Luntumbue, Insécurité maritime dans le Golfe de Guinée : vers une stratégie régionale intégrée ? Note d'analyse, Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité, 31 décembre 2012, V. http://grip.org/sites/grip.org/files/NOTES_ANALYSE/2012/na_2012-12-31_fr_m-luntumbue_3.pdf

⁴³ Aux termes de l'article 17 du Code de Conduite, les Etats signataires sont censés se consulter pour une évaluation, sur invitation du Centre Interrégional de Coordination dans un délai de trois ans.