



MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

*_*_*_*_*_*

UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI

*_*_*_*_*_*

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES

*_*_*_*_*_*

MASTER RECHERCHE « DROIT INTERNATIONAL ET ORGANISATIONS
INTERNATIONALES »

*_*_*_*_*_*

MEMOIRE DE FIN DE FORMATION

THEME

*La coopération internationale en matière de lutte
contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée*

Réalisé par :

M. GNONKA Beugré Wilfried Moïse Romaric

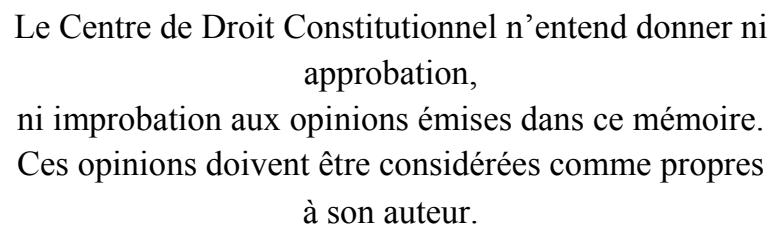
Sous la direction de :

M. MELEDJE DJEDJRO

Francisco

*Agrégé des Facultés de droit,
Professeur Titulaire de droit public et
de sciences politiques, Université
Felix HOUPHOUET-BOIGNY
de Côte d'Ivoire*

Année académique : 2013-2014



Le Centre de Droit Constitutionnel n'entend donner ni approbation, ni improbation aux opinions émises dans ce mémoire. Ces opinions doivent être considérées comme propres à son auteur.

DEDICACE

Je dédie le présent mémoire :

A mes père et mère **Patris Gnoka GBAFO** et **Dilou SITA**, pour leur soutien inconditionnel.

A maman **ROPLO GBATCHI Rosalie**, pour sa sollicitude.

A mon frère **Omer** et mes sœurs **Raïssa, Phyon** et **Vanessa**, pour que vous sachiez que dans la vie tous les rêves sont réalisables.

REMERCIEMENTS

Nous remercions sincèrement toutes les personnes qui de par leurs conseils, leurs analyses, leurs sollicitudes et amitiés ont contribué à la réalisation de ce travail. Nous ne saurions passer sous silence certains noms.

**Au Directeur de mémoire, le Professeur Titulaire Francisco DJEDJRO
MELEDJE**

Vous avez dirigé ce travail avec la rigueur des Maîtres. Votre esprit de clarté, votre dynamisme et la compréhension dont vous faites preuve ont suscité notre admiration. Pour votre expérience que vous ne nous avez marchandée, recevez nos hommages respectueux et notre profonde gratitude.

**Au Directeur du Centre de Droit Constitutionnel, Directeur du Master, le
Professeur Frédéric J. AÏVO**

Vous nous avez orienté et gratifié de vos inestimables conseils. Nous ne saurons jamais assez-vous remercier pour votre disponibilité.

**Aux illustres Professeurs du Master recherche « Droit international et
Organisations internationales »**

Nous vous remercions pour la qualité exceptionnelle de vos enseignements et de votre disponibilité à notre égard.

Au Titulaire de la Chaire, le Professeur Noël A. GBAGUIDI

Comme un père, vous avez toujours su trouver le mot juste pour nous remettre en confiance. Merci pour tout.

Au Docteur KOFFI Ozigré Privat Modeste

Merci pour votre disponibilité ainsi que pour vos conseils.

LISTES DE SIGLES ET ABREVIATIONS

AAPS : Architecture Africaine de Paix et de Sécurité

APS: African Partnership Station

AESD : Assemblée Européenne de Sécurité et de Défense de l'Union Européenne

AIS : système d'identification Automatique

ALPC : Arme légère et de Petit Calibre

ASECMAR : Appui à la réforme du secteur de sécurité maritime dans le golfe de Guinée

BMI : Bureau Maritime International

CARIC : Capacité Africaine de Réaction Immédiate aux Crises

CDFA : Centre pour le Contrôle Démocratique des Forces Armées

CDMT : Centre de Droit Maritime et de Transports

CEDEAO : Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest

CEEAC : Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale

CEREM : Centre d'Etudes et de Recherches de l'Ecole Militaire

CESM : Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine

CGG : Commission du golfe de Guinée

CIC : Centre Interrégional et de Coordination

CMB : Convention de Montego-Bay sur le droit de la mer

Code ISM : Code International de Gestion de la sécurité des navires

Code ISPS : Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (International Shipping and Port Facility Security Code).

Convention SUA: Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation).

COPAX : Conseil de Paix et de Sécurité en Afrique Centrale

CPJI : Cour Permanente de Justice Internationale

CPLP : Communauté des pays de langue portugaise

CPS : Conseil de Paix et de Sécurité de l'Union Africaine

CRESMAC : Centre Régional de Sécurisation Maritime de l'Afrique Centrale

CRESMAO : Centre Régional de Sécurisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest

CRIMGO : Routes maritimes critiques du golfe de Guinée

CS/NU : Conseil de Sécurité des Nations Unies

DCSD : Direction de la Coopération, de sécurité et défense

ENVR : Ecole Nationale à Vocation Régionale

ERTA : Equipe de Recherche sur le Terrorisme et l'Antiterrorisme

EUROPOL : European Office Police (Office Européen de Police)

INTERPOL: International Police (Organisation Internationale de la Police Criminelle).

IRIC : Institut des Relations Internationales du Cameroun

ISSC : Certificat de sécurité pour navire international (International Ship Security Certificate).

LGDJ : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence

MARPOL: Maritime Police (Convention pour la Prévention de la Pollution par les Navires).

MSC : Comité de sécurité maritime de l'OMI (Maritime Security Comitee).

MS-CHOA : Centre de Sécurité Maritime-Corne de l'Afrique (Maritime Security Centre - Horn of Africa).

MTISC : centre d'échange d'informations sur le commerce maritime

OCIMF : Forum maritime international des compagnies pétrolières

OMAOC : l'Organisation maritime de l'Afrique de l'ouest et du centre

OMI : Organisation Maritime Internationale

ONG : Organisation Non Gouvernementale

ONU : Organisation des Nations Unies

ONUDC : Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime

PESC : Politique Européenne de Sécurité Commune

PESD : Politique Européenne de Sécurité et de Défense

PNUD : Programme des Nations-Unies pour le Développement

PRC : Centre de signalement de la piraterie (Piracy Reporting Center).

PUF : Presse Universitaire Française

ReCAAP : Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed robbery against ships in Asia).

RCADI : Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye

RCRI : Revue Camerounaise de Relations Internationales

RGDIP : Revue Générale de Droit International Public

RMAC: Regional Maritime Awareness Capability

RMSI : Initiative de sécurité maritime régionale (Regional Maritime Security Initiative).

SDN : Société Des Nations

SGNU : Secrétaire Général des Nations Unies

SOLAS : Convention pour la Sauvegarde de la Vie humaine en mer (Safety Of human Life At Sea)

SMP : Société Militaire Privée

SSAS : Système d'alerte de sûreté du navire (Ship Security Alert System).

U.A : Union Africaine

U.E : Union Européenne

UNOCA : Bureau Régional des Nations Unies pour l'Afrique Centrale

UNOWA : Bureau Régional des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest

ZEE : Zone Economique Exclusive

ZOPACAS : Forum pour le dialogue et la coopération entre pays d'Amérique du Sud et pays africains du pourtour de l'Atlantique.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	01
PREMIERE PARTIE : UN CADRE NORMATIF EPROUVE.....	11
CHAPITRE I : UN DISPOSITIF VOLONTAIRE.....	12
Section I : Les instruments juridiques à vocation universelle.....	12
Section II : Les instruments juridiques à vocation régionale.....	26
CHAPITRE II : UN DISPOSITIF LACUNAIRE.....	34
Section I : Un arsenal normatif faible.....	34
Section II : Un traitement juridique approximatif.....	43
SECONDE PARTIE : UN CADRE INSTITUTIONNEL DEFAILLANT.....	54
CHAPITRE I : UN CADRE OPERATIONNEL HETEROGENE.....	55
Section I : Une intégration oscillante.....	55
Section II : Une intégration superficielle.....	69
CHAPITRE II : UN CADRE INSTITUTIONNEL INEFFICACE.....	77
Section I : Un fonctionnement défectueux.....	77
Section II : Un objectif difficilement réalisable.....	86
CONCLUSION.....	94

INTRODUCTION

En l'espace d'une décennie, le golfe de Guinée est devenu l'une des zones maritimes les plus dangereuses du monde¹ du fait de la piraterie maritime. Cela est vérifié dans la mesure où cent soixante-dix-sept (177) incidents ont été enregistrés dans le golfe de Guinée contre cent trente-huit (138) recensés dans les autres parties du monde en 2012². Face à cette situation, chacun des Etats³ riverains a entrepris unilatéralement des actions afin de régler ce problème. Cependant, les quarante-sept (47) incidents sur les neuf premiers mois de l'année 2013 et trente-trois (33) sur cette même période en 2014⁴ ont vite révélé l'insuffisance d'une telle stratégie. Aussi, a-t-on constaté une interpénétration entre la piraterie et d'autres formes de criminalité transnationale – trafic de stupéfiants, d'armes, traite des êtres humains, etc. –, qui touchent la sous-région⁵. Devant cet échec, les Etats riverains n'ont donc eu d'autre choix que de coopérer en vue de lutter contre la piraterie maritime dans leurs eaux. Ce sont donc les mécanismes de cette stratégie que cette étude de **la coopération internationale en matière de lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée** entend analyser.

¹ International Crisis Group, « Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque », Rapport Afrique N°195, 12 décembre 2012, p. 1.

² Bureau Maritime International, *Rapport annuel 2013 sur la piraterie mondiale*, <http://www.rfi.fr>, consulté le 04 juin 2014 à 9 heures 15 minutes.

³ Au sens du droit constitutionnel, l'Etat peut se définir, au regard de ses éléments sociologiques, comme l'organisation d'une collectivité humaine sur un territoire donné, et autour d'un pouvoir politique. Il ressort de cette définition que pour qu'il y ait Etat, il faut que soient nécessairement réunir trois (3) éléments : une population(...), un territoire(...) et un pouvoir politique(...). Cf. MELEDJE DJEDJRO (F.), *Droit constitutionnel*, Abidjan, Les Editions ABC, 2008, p. 15.

⁴ RP Défense, « Le golfe de Guinée, paradis des pirates en Afrique », publié le 17 Décembre 2014, <http://rpdefense.over.blog.com/2014/12/le-golfe-de-Guinée-paradis-des-pirates-en-Afrique.htm>, consulté le 03 janvier 2015 à 9 heures 37 minutes.

⁵ LUNTUMBUE (M.), « Criminalité transfrontalière en Afrique de l'Ouest : Cadre et limites des stratégies régionales de lutte », GRIP, Bruxelles, 9 octobre 2012, p. 9.

Toutefois, un tel sujet nécessite au préalable la clarification des concepts⁶ tels que la coopération internationale, la lutte, la piraterie maritime et le golfe de Guinée.

Selon le Professeur Pierre François GONIDEC, le concept de « *coopération internationale* » peut être défini comme « *un mode de relation internationale qui implique la mise en œuvre d'une politique (d'une stratégie et d'une tactique) poursuivie pendant une certaine durée de temps et destinée à rendre plus intime grâce à des mécanismes permanents des relations internationales dans un ou plusieurs domaines déterminés sans mettre en cause l'indépendance des unités concernées* »⁷. Dans le même ordre d'idée, le *Lexique de termes politiques* définit la coopération comme « *une politique d'entente, d'échange et de mise en commun des activités culturelles, économiques, politiques ou scientifiques entre Etats de niveau de développements inégaux* »⁸. Selon le *Vocabulaire juridique*, la coopération internationale est une « *action conjointe et coordonnée de deux ou plusieurs Etats ou d'Etats et de personnes privées dans un domaine déterminé (...), en vue de parvenir à des résultats communs dans un ou plusieurs domaines de la vie internationale ; cette coopération peut se réaliser soit dans le cadre de l'exécution d'un traité ou d'une organisation internationale, soit en dehors de tout cadre contractuel ou institutionnel* »⁹. Cette conception de la coopération semble avoir l'assentiment d'Henry KISSINGER pour qui « *la coopération n'est pas une faveur qu'un pays concède à un autre (...)* »¹⁰, mais un instrument au service des intérêts des différentes parties. La coopération impliquerait dès lors des acteurs différents qui conjuguent leurs actions en vue d'atteindre des résultats qui leur profitent à tous.

⁶ Le concept est selon GRAWITZ une abstraction, une pensée qui aide à percevoir, à concevoir, à organiser, à guider. Il prend sa satisfaction par rapport au contexte d'origine. Il peut connaître des fluctuations sémantiques car les termes ambigus du langage courant ne correspondent pas toujours au sens que le chercheur qui, se trouve souvent obligé de donner un contenu personnel aux mots. Cf. GRAWITZ (M.), *Méthodes des sciences sociales*, Paris, Dalloz, 1990, p. 403.

⁷ GONIDEC (P.-F.), *Relations internationales africaines*, Paris, Montchrestien, 1979, p. 39.

⁸ DEBBASCH (C.), *Lexique des termes politiques*, Paris, Dalloz, 7^e édition, 2001, p. 37.

⁹ CORNU (G.) (dir.), *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, Collection Quadriège, 10^{ème} édition, 2013, p. 272.

¹⁰ KISSINGER (H.), *La nouvelle puissance américaine*, Paris, Fayard, Nouveaux Horizons, 2006, p. 387.

Dans le cadre de cette étude, la coopération internationale sera perçue comme des actions précises et combinées par toutes les entités pour lutter contre les actes de piraterie et dont l'éradication profiterait aux Etats du golfe de Guinée, voire à l'ensemble de la communauté internationale¹¹.

Le concept de «*Lutte*» fait d'emblée penser à un ensemble d'actions qu'entreprend un ou plusieurs sujets de droit pour vaincre un mal ou des difficultés.

Dans le cadre de cette étude, le concept de lutte sera utilisé dans le double sens de la répression et de la prévention. Etant entendu que la répression prise dans sa dimension juridique s'entend comme « (...) *l'action de sanctionner les auteurs et les complices (...) d'actes de piraterie* »¹². La répression serait donc l'édiction de règles, de mécanismes, contraignants ou non ou encore d'instruments de sanction relatifs à la lutte contre la piraterie maritime. En outre, il faut préciser que, la lutte en termes de répression fait appel de manière concomitante à la prévention. Celle-ci exprime une action antérieure à un fait ou un phénomène qui a pour but de se prémunir d'un danger ou d'un fléau réel ou imminent.

La notion de « *Piraterie Maritime* » a fait l'objet de plusieurs définitions. Pour le vocabulaire juridique, la piraterie maritime se définit comme : « *un acte de déprédation ou de violence commis à main armée à l'encontre d'un navire, de son équipage, de ses passagers ou de son chargement par des membres de l'équipage de ce même navire ou d'autres bâtiments étrangers. Sont assimilés au crime de piraterie les agissements suivants : mutinerie avec prise du bâtiment ; livraison du navire à l'ennemi ; navigation sans titre sur un bâtiment équipé d'armes de guerre ; cumul des commissions de deux ou plusieurs gouvernements ; actes d'hostilité commis sous un faux pavillon* »¹³.

¹¹La coopération ne sera pas utilisée dans le cadre de ce travail, sous un angle économique. L'on s'appesantira davantage sur la coopération politique et juridique dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime, qui constitue une forme de grande criminalité perpétrée en mer.

¹² SALMON (J.) (dir), *Dictionnaire de Droit International Public*, Bruxelles, Bruylant/AUF, 2001, p. 985.

¹³ CORNU (G.) (dir), *Vocabulaire juridique, op.cit.*, p. 764.

Cette définition fournie par le *Vocabulaire juridique* est plus ou moins identique à celles proposées par la Convention de Genève sur la Haute Mer¹⁴ du 29 avril 1958 et la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer¹⁵ du 10 décembre 1982. Ainsi la piraterie, infraction d'origine coutumière¹⁶, a été codifiée en même temps que le droit de la mer par la Convention de Genève sur la Haute Mer (articles 14 à 22) dont les dispositions ont été intégralement reprises dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (articles 100 à 107). Aux termes des dispositions de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, la piraterie est définie comme : « 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 des 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 ». A la lecture de cette définition, deux exigences cumulatives sont indispensables à la constitution de la piraterie. Il doit s'agir d'un navire¹⁷ ou un

¹⁴ La Convention de Genève sur la Haute Mer fut adoptée le 29 avril 1958 et est entrée en vigueur le 30 septembre 1962.

¹⁵ La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer est également appelée la Convention de Montego-Bay, car elle a été négociée et ratifiée par les Etats à Montego-Bay en Jamaïque le 10 décembre 1982 et est entrée en vigueur en 1994.

¹⁶ PANCRACIO (J.-P.), *Le défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire, cahier du CEREM*, n°10, juillet 2009, p. 10.

¹⁷ « Au regard du droit de la mer, le navire se définit d'abord et avant tout comme un engin évoluant en mer sous la responsabilité d'un Etat auquel il peut être rattaché par le lien de nationalité et qui peut récuser toute ingérence d'un autre Etat ». Cf. LUCCHINI et VOELCKEL, *Droit de la mer*, tome 2, volume 1, p. 38, note de SALMON (J.) (dir), *Dictionnaire de Droit International Public*, op.cit., p.729.

aéronef¹⁸ se trouvant en haute mer¹⁹ ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, d'une part, et d'autre part, que les pirates agissent à des fins privées. Cette précision est capitale et permet d'exclure du champ de la piraterie, les actes inspirés par un mobile politique²⁰ tels les actes de terrorisme²¹. En effet, la distinction entre la piraterie maritime et le terrorisme maritime tient au mobile. Celle-là est réalisée à des fins personnelles comme ce fut le cas du détournement du Gascogne le 03 février 2013, cependant que celui-ci est nourri par des motivations politiques²², en témoigne le détournement du paquebot italien l'Achille Lauro en octobre 1985 par les membres du Front Populaire de Libération de la Palestine.

¹⁸ « Appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs (dans l'espace atmosphérique, à la différence d'un engin spatial qui peut aussi évoluer dans l'espace extra-atmosphérique) ». Cf. CORNU (G.) (dir), *Vocabulaire juridique, op.cit.*, p. 39.

¹⁹ « On entend par 'haute mer' toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat ». Cf. article 1 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer, note de SALMON (J.) (dir), *Dictionnaire de Droit International Public, op.cit.*, p. 545.

²⁰ DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit International Public*, Paris, L.G.D.J., 8^{ème} édition, 2009, p.1345.

²¹ Le terrorisme peut être défini comme l'ensemble des « agissements criminels destinés à semer l'épouvante dans la population civile, par leur caractère meurtrier systématiquement aveugle », Cf. CORNU (G.) (dir), *Vocabulaire juridique, op.cit.*, p. 1021 ; Le Conseil pour la Coopération de Sécurité en Asie-Pacifique (CSCAP) appréhende le terrorisme maritime comme : « des actes et des activités qui visent à troubler gravement l'environnement maritime ; user ou attaquer des navires ou des plateformes fixes en mer ou dans les ports, contre des passagers ou des personnels ; et porter atteinte à des installations côtières y compris des centres touristiques, des complexes et villes portuaires ». Cf. Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest et le Centre pour le Contrôle Démocratique des Forces Armées (CEDEAO-DCAF) à l'usage des parlementaires ouest-africains, *Contrôle parlementaire du secteur de la sécurité*, septembre 2010, p. 134.

²² Le 7 octobre 1985, des terroristes du Front de libération de la Palestine s'introduisirent dans l'Achille Lauro un navire de croisière transatlantique et le détournèrent. Les terroristes palestiniens exigeaient du capitaine que le paquebot se dirige vers le port syrien de Tartous et menacèrent d'exécuter les 100 passagers (en majorité des personnes âgées) si Israël ne libérait pas 50 prisonniers palestiniens. Une fois arrivé à Tartous, les terroristes se firent opposer une fin de non-recevoir de la part des autorités syriennes à leur demande d'accoster dans le port. Furieux, et désireux de montrer leur détermination, les terroristes palestiniens mirent leur menace à exécution tuant un premier otage, (...). Ce dernier n'avait pas été choisi au hasard, il s'agissait d'un retraité américain paraplégique, Juif de surcroît. Le chef des terroristes lui tira une balle dans la tête, avant de le pousser par-dessus bord avec son fauteuil roulant. Avant qu'une seconde exécution ait lieu, les pirates reçurent l'ordre des dirigeants du Front de Libération de la Palestine de ne pas attenter à la vie de leurs passagers et de se diriger vers Port Saïd en Égypte.

Il faut également indiquer que les actes de violence perpétrés à l'encontre des navires à des fins privées dans les eaux sous souveraineté (mer territoriale²³ et zone contigüe²⁴) d'un Etat ne peuvent pas être qualifiés de piraterie, mais constituent des actes délictueux devant être juridiquement qualifiés par le droit pénal de l'Etat concerné. La conséquence est alors double. Premièrement, c'est le droit pénal de l'Etat concerné²⁵ qui qualifie l'acte. Deuxièmement, seule la police de celui-ci est compétente pour intervenir et les actes des prévenus doivent être jugés par la justice locale²⁶.

S'agissant du concept de « golfe », la Convention de Montego-Bay de 1982 est demeurée silencieuse sur la définition de celui-ci mais propose la notion de mer fermée ou mer semi-fermée, qu'elle appréhende en son article 122 en ces termes : « *Aux termes de la Convention, on entend par mer fermée ou semi-fermée un golfe, un bassin ou une mer, entouré par plusieurs Etats et, relié à une autre mer ou à l'océan par un passage étroit, ou constitué, entièrement ou principalement, par les mers territoriales et les zones économiques exclusives de plusieurs Etats* ». A la lecture de cet article, le golfe de Guinée peut être assimilé à une mer entourée par plusieurs Etats d'Afrique de l'ouest et d'Afrique centrale, et reliée à l'océan Atlantique par les mers territoriales et les zones économiques exclusives de ces Etats.

La notion de golfe de Guinée peut donc être perçue dans un double sens. *Lato sensu*, le golfe de Guinée est considéré comme l'ensemble formé par les Etats suivants: le Sénégal, la Gambie, la Guinée Bissau, la Guinée, la Sierra Leone, le Libéria, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigeria, le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon, la République du Congo, la République Démocratique du Congo, Sao Tomé et Príncipe et l'Angola. En conséquence, le golfe de Guinée est composé des Etats membres de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de

²³ La mer territoriale est constituée par la zone maritime adjacente aux eaux intérieures (...) sur laquelle s'étend la souveraineté de l'Etat, Cf. DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *op.cit.*, p.1345.

²⁴ L'idée est que dans une portion de mer « contigüe » à la mer territoriale, l'Etat riverain devrait conserver certains pouvoirs exclusifs mais limités. La zone contigüe apparait ainsi comme une zone de transition dont la fonction est d'atténuer le contraste entre le régime de la haute mer et celui de la mer territoriale., *Ibid.*, p.1311.

²⁵ GUILFOYLE (D.), « Counter-piracy law enforcement and human rights », in *International and Comparative Law Quarterly*, Londres, janvier 2010, volume 59, partie 1, p.143.

²⁶ BEURIER (J.-P.), *Droits Maritimes*, Paris, Dalloz, 2009, p.120.

l'Ouest (CEDEAO)²⁷ et de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC)²⁸. *Stricto sensu*, par contre, le golfe de Guinée est composé de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Togo, du Bénin, du Nigeria, du Cameroun, du Gabon, de la Guinée Equatoriale, de la République de Sao Tomé et Príncipe²⁹. Dans le cadre de la présente étude, c'est l'approche stricte que l'on retiendra en raison de l'espace où ladite étude est menée.

Aux sorties de cette explicitation, ce sujet désignera l'ensemble des actions précises et combinées par deux ou plusieurs entités pour réprimer et prévenir tout acte illicite de violence privé commis à main armée contre un navire, des biens et des personnes à son bord à des fins privées dans la zone maritime qui s'étend des eaux ivoiriennes aux eaux angolaises.

Cela dit, il convient de s'intéresser à la lutte contre la piraterie maritime dans le temps et dans l'espace.

Au plan temporel, cette étude couvrira la période allant de l'année 2007 à aujourd'hui. Celle-ci fut retenue pour cette étude parce qu'elle symbolise la recrudescence des actes de piraterie qui s'est notamment traduite par le détournement du Gascogne le 03 février 2013 au large des eaux ivoiriennes. Au plan matériel, cette étude sera axée sur les aspects juridique, politique, militaire et policier.

Quant au champ spatial de ce sujet, il est renseigné par l'intitulé de cette étude, **« la coopération internationale en matière de lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée »**. Ici, l'étude menée s'intéressera à l'efficacité de la coopération internationale mise en place pour éradiquer le phénomène de la piraterie dans le golfe de Guinée.

La piraterie, en ce qu'elle est fondamentalement une action de violence privée commise à main armée sur mer contre un navire, sa cargaison et les personnes à son bord dans un but de lucre, paraît être née avec le commerce maritime, dès lors que sont

²⁷ La CEDEAO a été créée le 28 Mai 1975 à Lagos au Nigeria

²⁸ La CEEAC a vu le jour le 18 Octobre 1983.

²⁹ RIOLS (A.), *Piraterie et Brigandage dans le Golfe de Guinée*, Paris, Centre d'Etudes Supérieures de la Marine, 2011, pp.8-9.

apparues des routes commerciales de mer sur lesquelles transitaient des richesses³⁰. Pour que les Grecs viennent à inventer eux-mêmes ce mot qu'ils transmettront par la suite aux Romains³¹ et qu'ils présentent le pirate comme l'ennemi de tous, traduction de la célèbre expression de Cicéron « *pirata est communis hostis ommium* », il eut fallu que ce phénomène connaisse dès l'Antiquité une ampleur non négligeable. Fort heureusement, au VIe avant Jésus-Christ la quête de la tranquillité de son commerce en Méditerranée a conduit Athènes à constituer une puissante flotte pour faire face aux pirates de Carie. César avait lui-même ordonné en 76 ans avant J-C que soient poursuivis les pirates de Cilicie qui l'avait fait captif³². Au moyen-âge, l'étendue de ce phénomène a valu au pirate d'être considéré comme l'« *hostis humani generis* »³³ c'est-à-dire l'ennemi du genre humain.

Par ailleurs, la lutte contre la piraterie n'étant pas codifiée, aucune distinction n'était donc faite entre le pillage et la piraterie. Les pirates appréhendés étaient soit réduits en esclavage, soit pendus.

Il fallut donc attendre la codification initiée par la Convention de Genève sur la haute mer du 29 avril 1958, puis la consécration de cette codification par la Convention de Montego-Bay du 10 décembre 1982, pour que le pirate ne soit réduit qu'à un criminel de droit commun commettant ses forfaits en haute mer ou dans un espace ne relevant de la juridiction d'aucun Etat côtier.

³⁰ PANCRACIO (J.-P.), *Le défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire, op.cit.*, p. 10.

³¹ Lat. *Pirata*. En grec, le mot signifie «qui recherche la fortune», ce qui n'en fait pas pour autant une «fortune de mer» au sens où on l'entend aujourd'hui en droit maritime, celui d'un événement intervenu au cours d'une navigation par l'effet de l'état de la mer: avarie, perte de cargaison, échouage, etc. Par extension, mais hors du cadre juridique strict, l'expression «fortune de mer» s'applique aussi à la découverte impromptue d'un élément de navire ou de cargaison échoués sur le littoral. *Ibid.*

³² *Ibid.*

³³ L'expression latine « *hostes humani generis* » signifie que le pirate est un ennemi du genre humain. Cf. GARIBIAN (S.), « Hostes Humani Generis : les pirates vus par le droit », in *Revue critique*, n°733-734, juin-juillet 2008, p. 470.

Il ressort de ce qui précède, que la piraterie maritime est un phénomène aussi vieux que le monde maritime³⁴ et que les collectivités humaines ont usé de plusieurs méthodes pour lutter contre la piraterie maritime.

Naguère insignifiant, les actes de piraterie ont connu ces derniers temps un essor dans le golfe de Guinée. La fin du conflit dans le delta du Niger en 2011 au Nigéria a semble-t-il consisté en un renouveau de la piraterie maritime dans cet espace. Cependant pour préserver ses eaux, le Nigéria a pris des mesures afin lutter contre ce phénomène dans ses eaux. Cette initiative qualifiée de drastique a eu pour résultat d'étendre le phénomène aux autres Etats de la région. Le rayon d'action des pirates du golfe de Guinée à l'entame nigérien, s'est étendu à toute la zone qui se situait au large des côtes nigérianes³⁵. En 2011, 22 attaques ont été recensées au Bénin, pays jusqu'alors épargné par les actes de piraterie commis en permanence au large de Lagos, la capitale nigérienne. Entre janvier et mi-septembre 2012, 18 attaques similaires ont été enregistrées au Togo. Par effet d'imitation, des groupes criminels se sont manifestés sur les côtes camerounaises, en Guinée équatoriale et au large de São Tomé-et-Principe³⁶. Cinquante et un (51) actes de piraterie ont été répertoriés en 2013 dans la région du golfe de Guinée³⁷. Les initiatives locales, notamment la coordination dans l'est du golfe de Guinée ou les patrouilles communes Bénin-Nigeria n'ont pu freiner l'expansion du fléau dans la zone. Le volontarisme unilatéral des États ayant donc montré ses limites quant à sa capacité à endiguer durablement ce phénomène, les Etats de l'espace ont adopté une stratégie commune basée sur des actions concertées. Celle-ci s'est donc matérialisée par l'établissement d'un cadre normatif et d'un dispositif institutionnel.

L'intérêt de ce sujet se justifie par la résurgence de la piraterie maritime dans cette sous-région. Aussi, la question de la gestion sécuritaire dans cet espace se pose-t-

³⁴ CORDONNIER (I.), « La piraterie en Asie du sud-est », *Revue internationale et stratégique*, Dalloz, n° 43, 2001, pp. 48-54.

³⁵ AUZON (O. d'), « *Piraterie maritime : l'Afrique à l'abordage !* », Fondation pour la recherche scientifique, note N°03/ 2015, p. 2.

³⁶ International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, *op.cit.*, p. i.

³⁷ AUZON (O. d'), *op.cit.*, p. 3.

elle avec acuité du fait de la montée de l'insécurité qui s'ajoute aux actes de piraterie maritime.

Cette étude revêt à la fois un intérêt théorique et un intérêt pratique. L'intérêt théorique de celle-ci réside dans le fait qu'elle participe aux nombreuses réflexions menées par la communauté internationale pour renforcer les capacités du droit international en général et celles du droit de la mer en particulier afin de permettre de mieux lutter contre ce phénomène nouveau mais ancien qu'est la piraterie maritime. Quant à l'intérêt pratique de cette recherche, il se tient dans le fait qu'elle permet d'apprécier les efforts fournis par les différentes entités engagées dans cette coopération, mais également les politiques sécuritaires conçues pour juguler ce phénomène.

Outre les deux intérêts suscités, ce thème interpelle le chercheur qui se demande comment la connexion des forces de plusieurs Etats peut-elle aider à la pacification des zones continuellement en proie à la violence et à l'insécurité transfrontalière.

Face à l'exacerbation des actes de piraterie les Etats riverains ont eu recours à des mesures concrètes et concertées comme la coopération en vue d'éradiquer ce phénomène. Il n'est donc pas dépourvu d'intérêt de jeter un regard sur la coopération mise en œuvre pour lutter contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Quelle est l'efficacité de cette coopération ?

L'étude de la coopération internationale en matière de lutte contre la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée analysera le dispositif normatif de la coopération pour juger de son efficacité. Les actions des institutions mises en place et les relations entre elles seront également appréciées.

La méthode³⁸ de l'analyse sera à la fois descriptive et analytique. Le travail tiendra en deux parties. La première partie sera consacrée aux limites du cadre normatif de la coopération (**Première partie**) et la seconde aux défaillances du cadre institutionnel de la coopération internationale (**Seconde partie**).

³⁸ La méthode est « l'ensemble des opérations intellectuelles par lesquelles une discipline cherche à atteindre les vérités qu'elle poursuit, les démontre et les vérifie », Cf. GRAWITZ (M.), *op.cit.*, p. 834.

PREMIERE PARTIE : UN CADRE NORMATIF EPROUVE

Ces dernières années, la piraterie maritime connaît une progression dans le golfe Guinée. Cette situation semble être due à la paupérisation d'importantes couches de la population de la sous-région, la faiblesse des institutions étatiques et des dispositifs de surveillance des côtes, la circulation incontrôlée des armes légères et de petit calibre (APLC), l'absence de réponses régionales ou l'insuffisance de coordination entre les États riverains du golfe de Guinée³⁹.

Dans ce contexte, les Etats du golfe de Guinée ainsi que la communauté internationale se sont mobilisés pour planifier des solutions afin d'éradiquer ce mal pernicieux. Dans cette logique, la piraterie a fait l'objet d'une répression *stricto sensu* aussi bien du point de vue coutumier que normatif⁴⁰.

Toutefois, il convient de rappeler que si ce mal hante les mers depuis des siècles, ce n'est qu'avec la Convention de Genève sur la haute mer de 1958 que ce phénomène a été érigé en infraction internationale et a connu un traitement judiciaire. Au fil des années, les espaces maritimes ont constitué les principaux repères de la piraterie observée ces dernières années⁴¹, que ce soit dans le golfe d'Aden, dans le détroit de Bab El Mandeb, dans le détroit de Malacca ou encore dans le golfe de Guinée. L'attaque du pétrolier nigérian battant pavillon panaméen à son ancrage d'Abidjan en janvier 2013 illustre l'ampleur du phénomène dans cette zone.

Face à ce danger, un cadre normatif a été élaboré aux fins de la répression. Cependant, la bonne volonté de ce dispositif (**Chapitre I**) semble contrariée par quelques imperfections qui rendent ce dispositif lacunaire (**Chapitre II**).

³⁹ LUNTUMBUE (M.), « Criminalité transfrontalière en Afrique de l'Ouest : cadre et limites des stratégies régionales de lutte », *op.cit.*, pp. 8-9.

⁴⁰ PELLA (V.), « La répression de la piraterie », in *RCADI*, 1927, p. 162.

⁴¹ SOELLE MBOUNDJA (G.), *La coopération internationale en matière de lutte contre la piraterie maritime au large des côtes orientales africaines*, Mémoire de Master professionnel en relations internationales, option Diplomatie, Yaoundé, UYII, IRIC, novembre 2011, p. 33.

CHAPITRE I : Un dispositif volontaire

La piraterie maritime n'était pas une priorité pour la Communauté internationale. La récurrence des actes de piraterie au large des côtes, qui avaient malheureusement une fâcheuse répercussion sur le commerce et la navigation maritime, a fort heureusement suscité la mobilisation de la communauté internationale⁴².

Cette mobilisation s'est traduite par un encadrement particulier, au travers de textes juridiques tant de portée universelle (**section I**) que régionale (**section II**).

SECTION I: Les instruments juridiques à vocation universelle

Dans le but de fournir à la Communauté internationale un cadre juridique pour combattre la piraterie maritime, le droit international, le droit de la mer et le droit maritime⁴³ ont progressé. Cela a donc permis l'érection d'un **bloc conventionnel important** à (**paragraphe I**) et d'un **bloc unilatéral acceptable** afin d'éradiquer le phénomène de la piraterie maritime (**paragraphe II**).

Paragraphe I : Un bloc conventionnel important

Nombre de conventions furent adoptées dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime. Les unes sont au premier plan de la lutte contre ce fléau (**A**), cependant que les autres ne viennent qu'en complément (**B**).

⁴² FILLON (J.-L.) « La piraterie maritime au XXI^e siècle : défis et réponses, l'ampleur des enjeux juridiques », Colloque du Club Sup. Mer, CESM, Paris, Mars 2009, p. 3.

⁴³ LANGAVANT établit la distinction qui existe entre les notions de droit de la mer et de droit maritime. Il entend par droit de la mer « *tout ce qui fait partie du droit international public c'est-à-dire ce qui se limite aux droits et obligations que les Etats possèdent sur les mers et les océans (...). Or le droit maritime relève d'une conception différente, il ne se consacre qu'au droit privé de la mer c'est-à-dire aux rapports des armateurs, des transporteurs, des assureurs maritimes* ». Cf. LANGAVANT (E.), *Droit de la mer*, tome 2 : le cadre institutionnel, le milieu marin (océanologie et pollution), Paris, Cujas, 1979, p. 11.

A- Le cadre général de la lutte contre la piraterie maritime

Il s'agira ici de parler du « *cadre général* » du droit de la mer⁴⁴, c'est-à-dire la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer et celle de Montego-Bay de 1982 sur le droit de la mer qui, toutes deux, traitent de la question de la piraterie.

La Convention de Genève sur la haute mer, adoptée le 29 avril 1958 et entrée en vigueur le 30 septembre 1962⁴⁵, fut le premier texte à définir le concept de piraterie maritime. Cette convention consacre également la compétence universelle des Etats en matière de répression de la piraterie comme le précise Mahmoud EL KHADIR en relevant qu'« *à l'origine, la notion de compétence universelle était cantonnée à la piraterie en haute mer (Cf. Affaire du Lotus, devant la CPIJ)...* »⁴⁶. Cette convention consacre certains de ses articles (14 et suivants) à la question de la piraterie maritime.

S'agissant de l'article 14, il dispose que « *tous les Etats doivent coopérer dans la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre endroit ne relevant pas de la juridiction d'aucun Etat* ». Dans la même logique, l'article 15 s'est évertué à définir cette infraction en précisant certaines caractéristiques de celle-ci, à savoir :

- *Tout acte illégitime de violence, de détention ou de déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage, des passagers du navire privé et dirigés en Haute mer contre un navire (...), des personnes et des biens dans tout autre lieu ne relevant pas de la juridiction de l'Etat ;*
- *Tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire (...), lorsque celui qui les commet a connaissance des faits conférant à ce navire (...), le caractère pirate ;*
- *Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas I ou*

⁴⁴ MENARD (C.), « Rapport d'information n° 1670: Pour une réponse globale à la piraterie maritime », Assemblée Nationale, Commission de la Défense, Mai 2009, p. 29.

⁴⁵ Il convient de souligner que c'est une convention qui reste en vigueur, en vertu de l'article 311 de la Convention de Montego-Bay de 1982, mais au demeurant cette convention était l'instrument juridique qui fait foi en matière de droit de la mer.

⁴⁶ MAHMOUD (E.-K.), *La compétence universelle*, Mémoire de master II en Droit International, Université de Mohamed Ier, Maroc, p. 19. Disponible sur [http// : www.memoireonline.com](http://www.memoireonline.com), consulté le 17 novembre 2014 à 10 heures 15 minutes.

2 du présent article(...).

L'essentiel à retenir de cet article est respectivement le lieu de commission de l'acte, la haute mer, le caractère violent de l'acte, la nature du navire présumé pirate, puis les motivations des auteurs de l'acte. Ces différentes considérations rejettent les applications coutumières divergentes sur la question de la piraterie⁴⁷.

L'article 18 pour sa part dispose que : « *Un navire ou aéronef peut conserver sa nationalité malgré sa transformation en navire ou aéronef pirate. La conservation ou la perte de la nationalité sont déterminées conformément à la loi de l'Etat qui avait conféré cette nationalité* ». Cet article s'intéresse à la nationalité du navire, qui peut décider de conserver ou non sa nationalité et ce même si les Etats déterminent les conditions relatives à la conservation ou la perte de leur nationalité, car faisant partie de leur domaine de souveraineté. Les articles 19 et 20 pour leur part, sont relatifs à la saisie et aux opérations de poursuite des navires présumés pirates.

Il faut relever que la Convention de Genève sur la haute mer de 1958 n'a pas examiné entièrement la lutte contre le crime de piraterie, d'où le recours à la Convention de Montégo-Bay de 1982(CMB). Celle-ci a l'avantage de s'être appesantie aussi bien sur les interrogations relatives au droit de la mer et à la délimitation des zones maritimes ainsi que des infractions en découlant.

La Convention de Montégo-Bay a été adoptée le 10 décembre 1982 et est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Elle édicte des règles relatives au statut juridique des navires dans les zones de souveraineté étatique comme la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental⁴⁸. C'est en application de ce texte que le cadre général de la piraterie est un droit de temps de paix, et que sa lutte s'inscrit dans le cadre juridique de la police en mer et ne peut relever d'une guerre comme le fait remarquer le député Christian MENARD dans son rapport⁴⁹. Il convient de relever que le droit applicable en haute mer est le droit de l'Etat du

⁴⁷ BODEWIG (K.), PAVLIDIS (A.), KÖUTS (T.), « Le rôle de l'Union Européenne dans la lutte contre la piraterie », rapport présenté à la 56ème session de l'AESD, Doc. C/2037, 6 mai 2009, pp. 12-13.

⁴⁸ CHICHKINE (P.), *Terrorisme et droit maritime*, Master II Droit maritime et des transports, Centre de Droit Maritime et des transports, Marseille, Université d'Aix Marseille III, 2007-2008, pp. 10-11.

⁴⁹MENARD (C.), *op.cit.*, p. 30.

pavillon. Mais, comme le précise l'article 92, le droit international prévoit des exceptions à ce principe. La haute mer qui est régie par le principe de la liberté de circulation ne le sera plus, dès l'instant où l'infraction de piraterie est perpétrée, car celle-ci, au regard du droit de la mer, sera considérée comme une exception au principe de liberté de la haute mer⁵⁰.

Cette convention consacre d'autres articles à la question de la piraterie maritime. Il s'agit des articles 100 à 108 et 110⁵¹. S'agissant de son article 101, il définit la piraterie en mettant en évidence plusieurs caractéristiques au rang desquelles:

- La nature de l'acte perpétré car il s'agit d'un acte de violence commis à l'encontre, non seulement des biens, mais aussi des personnes se trouvant à bord du navire victime ;
- Le lieu de commission de l'acte en ce sens que la piraterie se définit par rapport au lieu de commission. *De jure*, les actes de violence identiques perpétrés dans des zones placées sous la souveraineté étatique ne sont pas considérés comme étant des actes de piraterie, mais plutôt comme des actes de brigandage maritime ;
- Le but visé, ou la finalité de l'acte en ce sens que les actes de pirateries sont commis à des fins privées qui visent un gain (financier ou conservation des biens). Ceci exclut, *ipso jure*, les actes commis à des fins politiques ou idéologiques comme c'est le cas avec le terrorisme⁵², qui poursuit plutôt un but purement politique et non lucratif.

L'article 100, pour sa part, préconise aux Etats l'obligation de coopérer à la répression de la piraterie que ce soit en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant pas de leur juridiction. Toutefois, la répression de la piraterie maritime constitue *ipso facto*, une prérogative de puissance publique dévolue aux Etats, comme le précise ce même article. Quant à l'article 103, il s'intéresse à la définition du navire pirate tout en laissant transparaître expressément son caractère intentionnel lorsqu'il dispose que : « *Sont considérés comme navires (...) pirates, les navires (...) dont les personnes qui les*

⁵⁰ FILLON (J.-L.), *op.cit.*, pp. 3-5

⁵¹ Voir Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

⁵² EPOH NTAMACK (P.-S.), « Piraterie en Somalie : quelles causes avec quels remèdes ? » in *Continental News*, 22 avril 2009. Disponible sur [http:// www.continentalnews.fr](http://www.continentalnews.fr), p. 15. Consulté le 20 septembre 2014 à 12 heures 20 minutes.

contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101... ». Il convient de relever aussi que selon l'article 104, le choix de la conservation ou de la perte de la nationalité du navire présumé pirate est une faculté pour le navire pirate ; mais toujours est-il que la conservation ou la perte de la nationalité est réglementée par le droit interne de chaque Etat qui confère cette nationalité⁵³.

L'article 105, pour sa part, s'intéresse à la saisie du navire pirate. Cette saisie ne peut s'effectuer qu'en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Pour ce faire, cette responsabilité de saisie ou de capture revient à tout Etat capteur, pourvu que cette capture se déroule en haute mer ou dans tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. A cet effet, l'Etat pourra saisir, non seulement les biens, mais aussi les personnes à bord de ce navire et déférer les auteurs de tels actes devant les autorités judiciaires. La lecture de cette disposition nous renseigne sur le caractère facultatif de la compétence universelle prévue par la Convention de Montego-Bay du 10 décembre 1982.

L'article 106 traite de la responsabilité de l'Etat capteur en cas de saisie arbitraire d'un navire ou de tout autre engin suspecté de piraterie et effectuée « *sans motif suffisant* »⁵⁴. L'article 107 quant à lui autorise tout navire de guerre (...) militaire ou tout autre navire (...) portant des marques extérieures et affecté à un service public à procéder à la saisie pour cause de piraterie. Les articles 110 et 111 s'intéressent au droit de visite⁵⁵ et au droit de poursuite⁵⁶ qui constituent des

⁵³ Voir article 104 de la Convention de Montego-Bay du 10 décembre 1982, qui dispose que : « *un navire ou aéronef devenu pirate peut conserver sa nationalité. La conservation ou la perte de la nationalité est régie par le droit interne de l'Etat qui l'a conféré* ».

⁵⁴ Voir article 106 de la Convention de Montego-Bay du 10 décembre 1982, qui dispose que : « *Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'Etat qui y a procédé est responsable vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait* ».

⁵⁵ Le droit de visite est une forme d'arraisonnement par laquelle « *le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port de pavillon. A cette fin, il peut dépêcher une embarcation, sous le commandement d'un officier, auprès du navire suspect. Si après vérification des documents, les soupçons subsistent, il peut poursuivre l'examen à bord du navire, en agissant avec tous les égards possibles* ». Cf. SALMON (J.) (dir), *Dictionnaire de Droit International Public, op.cit.*, pp. 1135-1136.

prérogatives attribuées généralement aux navires militaires, ou à tout autre navire affecté à un service public battant pavillon de l'Etat capteur.

A la lecture de ces deux instruments juridiques, il y a lieu de relever que le droit n'est pas figé et immuable ; par conséquent il est modifiable, voire perfectible et susceptible d'enrichissement qualitatif et quantitatif⁵⁷. C'est d'ailleurs pourquoi d'autres conventions à caractère spécifique sont venues compléter ledit cadre général afin de renforcer la lutte contre la piraterie déjà entamée.

B- Les autres conventions relatives à lutte contre la piraterie maritime

Pour renforcer la lutte contre la piraterie maritime d'autres conventions ont été élaborées. Il s'agit en l'occurrence, de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988, dite Convention SUA (Suppression of Unlawful Acts), de son Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental de 2005 et de la Convention relative à la prise d'otage de 1979.

La Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988, dite Convention SUA a été adoptée le 10 mars 1988. Cette convention a l'avantage d'avoir qualifié les différentes atteintes à la sécurité et à la sûreté maritimes, en y incluant les actes qui échappaient, jusque-là, au contrôle juridique des Etats du fait de leur exclusion automatique du champ de la Convention de Montego-Bay de 1982. La Convention SUA couvre tous les actes de violence commis contre un navire et aux atteintes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes, comme le souligne Pierre CHICHKINE⁵⁸

L'article 4 de la Convention SUA élargie le champ d'application territoriale en disposant que « *La présente Convention s'applique si le navire navigue ou si, d'après*

⁵⁶Lorsqu'il existe de sérieuses raisons de penser qu'un navire est contrevenu aux lois et règlements d'un État côtier, et que ce navire se trouve dans les eaux territoriales, les autorités compétentes peuvent se lancer à sa poursuite (Art. 111). Un signal donnant ordre au navire de s'arrêter doit être préalablement émis. Si la poursuite n'est pas interrompue, elle peut continuer au-delà des eaux territoriales.

⁵⁷ KOMBI MOUELLE (N.), « Les tâches prioritaires de la diplomatie : la sécurité par le droit international », *Revue Camerounaise de Relations Internationales (RCRI)*, IRIC, n°1, Vol.3, février 1996, p. 57.

⁵⁸ CHICHKINE (P.), *op.cit.*, p. 12.

son plan de route, il doit naviguer dans des eaux, à travers des eaux ou en provenance d'eaux situées au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un seul Etat, ou des limites latérales de sa mer territoriale avec les Etats adjacents ». La Convention SUA vient ainsi renforcer la lutte contre la piraterie, mais aussi et surtout celle menée contre le terrorisme, en l'occurrence le « *terrorisme maritime* »⁵⁹.

Pour ce faire, l'article 3⁶⁰ de la Convention SUA de 1988 énumère les infractions qui rentrent dans le champ de compétence de ladite Convention en les regroupant en trois (3) catégories d'actes : d'abord, le fait de s'emparer d'un navire par la force, ensuite les actes de violence à l'encontre des personnes à bord, enfin le fait de placer sur un navire des dispositifs susceptibles de le détruire ou de l'endommager⁶¹. Le même article prohibe également la destruction des installations ou des services de navigation maritime, la communication intentionnelle de fausses informations susceptibles de compromettre la sécurité du navire. Son article 5 permet à tout Etat de réprimer, par des peines appropriées, les actes illicites, et d'assurer la détention de leurs auteurs. En fait, les obligations des Etats sont renforcées par celles d'extrader, de punir et de coopérer afin de prévenir ces infractions. Or, faut-il rappeler que la Convention SUA ne donne pas le droit aux Etats parties d'arrêter et d'inspecter le navire, même s'ils le soupçonnent d'être impliqué dans les activités terroristes ou pirates commises dans les eaux territoriales et ne procure pas une compétence

⁵⁹ La définition du terrorisme maritime est d'autant plus délicate tant celui-ci rassemble des motivations diverses. Il peut s'agir de terrorisme politique « classique » regroupant des motivations révolutionnaires ou de sédition par exemple, voire également le terrorisme d'Etat. On pense immédiatement à Al-Qaeda et aux attentats du World Trade Center du 11 septembre 2001. Il s'agit en effet de l'évènement marquant de ce début de XXI^e siècle qui a fait prendre corps à cette nouvelle forme de terrorisme. Tout cela s'explique par le fait que le milieu maritime est considéré comme propice à ce type d'attaques. Le terrorisme maritime est donc devenu, par étapes successives, une préoccupation majeure des États, compte tenu de l'impact médiatique, politique et même économique (11 septembre 2001 en tête). *Ibid.*, pp. 6-10.

⁶⁰ Suivant l'article 3 de la Convention SUA : « *commet une infraction pénale toute personne qui : s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence, accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire, détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire, place sur un navire un dispositif propre à détruire le navire ou à causer au navire des dommages qui compromettent la sécurité de la navigation du navire* ».

⁶¹ *Ibid.*, p. 13.

universelle comme c'est le cas avec la Convention de Montego-Bay de 1982. La Convention SUA⁶² de 1988 ne fait cependant aucune distinction entre les auteurs d'actes de violence contre les navires et réunit de ce fait, les pirates et les terroristes sous le même registre juridique⁶³. Les USA plaident pour son application dans la lutte contre la piraterie pour des raisons pratiques et politiques⁶⁴.

Pour garantir son efficacité, un protocole fut adopté. Il s'agit du protocole pour la répression des actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

Le Protocole de 2005 relatif à la répression des actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental propose une modernisation de la Convention SUA, tout en insistant sur la simplification des procédures de contrôle et de répression. Il a été élaboré à la suite des attentats du 11 septembre 2001 qui ont provoqué l'effondrement des tours jumelles du World Trade Center. La Convention SUA, la résolution 1373 du Conseil de sécurité de l'ONU du 28 septembre 2001, et même le protocole de 2005 en son article 2 demeurent muets sur la définition du terrorisme. L'article 3 du protocole de 2005 énumère de nouvelles infractions⁶⁵.

⁶² Les USA encouragent pleinement son application dans la lutte contre la piraterie pour des raisons pratiques et politiques. Quant à la France, elle estime que la Convention de Rome (dont on peut noter que le protocole additionnel de 2005 a, à ce stade, été relativement peu ratifié notamment par la France) offre une base juridique complémentaire, mais ne peut être considérée comme l'outil principal de la lutte contre la piraterie, comme voudraient le faire croire les USA.

⁶³ MENARD (C.), *op.cit.*, p. 21; BODEWIG (K.), PAVLIDIS (A.), KOUTS (T.), *op.cit.*, p. 13.

⁶⁴ La notion d'action de l'Etat en mer n'existant pas aux USA, la marine américaine n'est pas habilitée à mener des actions au profit de la justice, (...) mais il y a également une raison plus politique, l'amalgame entre pirates et terroristes qu'autorise la convention SUA, permet d'intervenir également à terre et d'utiliser des sociétés privées. Cf. MENARD (C.), *op.cit.*, p. 21 ; OBAMA MBEGA (J.), *La lutte contre la piraterie en haute mer : évolutions récentes*, Mémoire de DEA en Droit International Public et Communautaire, Yaoundé, Université de Yaoundé II, FSJP, avril 2010, p. 40.

⁶⁵ Il importe de souligner ici : le fait d'utiliser un navire comme objet ou moyen d'attaque d'une manière qui provoque ou qui risque de provoquer des dommages corporels ou matériels graves, lorsque cet acte vise à intimider une population ou à contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à un comportement quelconque ; le fait de transporter à bord d'un navire des explosifs ou des matières radioactives en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves aux fins d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à un comportement quelconque ; le fait de transporter à bord d'un navire des armes nucléaires, biologiques ou

S'agissant de la simplification des procédures d'intervention, le nouvel article 8 bis pose que l'Etat partie souhaitant arraisonner un navire battant pavillon d'un autre Etat partie, en dehors de la mer territoriale d'un Etat quelconque, lorsque cet Etat a des raisons de soupçonner que le navire ou une personne se trouvant à bord commet, a commis ou est sur le point de commettre une infraction visée par la Convention⁶⁶.

Au demeurant, l'on relève que cette Convention et son protocole de 2005 offre les moyens nécessaires de prévention, de répression et de sanctions aux Etats qui les ont ratifiés, étant entendu que ceux-ci vont plus loin que la Convention de Montego-Bay de 1982, car s'appliquant à la mer territoriale ou à tout autre lieu placé sous juridiction de l'Etat partie⁶⁷.

En dehors de la Convention SUA de 1988 et de son protocole de 2005, la Convention internationale contre la prise d'otages peut être appliquée dans le cadre du renforcement de la campagne anti-pirate, même si c'est l'acte terroriste qui a justifié son élaboration⁶⁸. Adoptée le 17 décembre 1979 et entrée en vigueur le 03 juin 1983, elle tient au fait que les actes illicites perpétrés en mer, telle la piraterie maritime ou même le terrorisme, sont accompagnés de tentatives ou des prises d'otages dont la relaxe n'intervient qu'après le paiement d'une rançon⁶⁹.

La Convention internationale sur la prise d'otages en son article 1 paragraphe 1 définit le preneur d'otage en disposant que « *Commet l'infraction de prise d'otages au sens de la présente Convention, quiconque s'empare d'une personne (ci-après dénommée «otage»), ou la détient et menace de la tuer, de la blesser ou de continuer à la détenir afin de contraindre une tierce partie, à savoir un Etat, une organisation*

chimiques, des composants d'armes ou des biens, y compris les biens à double usage, destinés à la production de telles matières ou armes ; le fait d'assurer le transport maritime de personnes ayant commis un acte considéré comme pénalement répréhensible soit par la Convention SUA, soit par un autre instrument de droit international mentionné à l'annexe de la Convention SUA de 1988, Cf. SOELLE MBOUNDJA (G.), *op.cit.*, p. 43.

⁶⁶ Voir article 8 bis paragraphe 4 b du Protocole de 2005.

⁶⁷ Article 9 de la convention SUA dispose que : « *aucune disposition de la présente convention n'affecte de quelque façon que ce soit les règles de droit international concernant l'exercice de la compétence des Etats en matière d'enquête ou d'exécution à bord des navires qui ne battent pas leur pavillon* ».

⁶⁸ SOELLE MBOUNDJA (G.), *op.cit.*, p. 44. Voir dans le même sens, le paragraphe 5 du préambule de la Convention relative à la prise d'otages de 1979.

⁶⁹ PANCRACIO (J.-P.), *le défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire*, *op.cit.*, p. 17.

internationale intergouvernementale, une personne physique ou morale ou un groupe de personnes, à accomplir un acte quelconque ou à s'en abstenir en tant que condition explicite ou implicite de la libération de l'otage ». Cette Convention s'intéresse également à l'incrimination des tentatives de prises d'otages, les complices de tels actes⁷⁰ ainsi qu'à la coopération pénale en matière de jugement et d'extradition des auteurs et complices de prises d'otages. Ses articles 4 et suivants s'assurent de la compétence territoriale et matérielle des Etats parties dans le cadre de la libération des otages et du traitement judiciaire des preneurs d'otages présumés. Ce texte constitue une véritable base juridique qui se trouve être le fondement du renforcement juridique en matière de lutte contre la piraterie maritime.

En dehors de ces textes à caractère spécifique, l'on observe également un foisonnement constant de textes internationaux qui sont le fait d'organisations internationales telles les Nations Unies et l'Organisation Maritime Internationale.

Paragraphe II : Un bloc unilatéral acceptable

Les résolutions et les recommandations adoptées sous l'égide des Nations Unies et de l'OMI, viennent enrichir le droit conventionnel dans le cadre opérationnel et répressif de la campagne anti-pirate. En l'espèce, il sera analysé d'une part, les résolutions adoptées par les Nations Unies (A), et, d'autre part, celles adoptées par l'OMI (B).

A- Les résolutions onusiennes

Les résolutions prises sous la tutelle des Nations Unies sont issues, le plus souvent, du Conseil de Sécurité et de certains organes institutionnels qui se soucient de la lutte contre la piraterie maritime. Au vu du regain de la piraterie maritime en l'occurrence dans le golfe de Guinée, le Conseil de Sécurité, a pris des résolutions afin de renforcer la lutte contre la piraterie maritime dans cette zone. Même s'il n'a pas créé un régime dérogatoire au droit de la mer afin d'engager la lutte contre les pirates⁷¹ comme ce fut le cas dans la Corne de l'Afrique, le Conseil de sécurité a toutefois

⁷⁰ Voir article 2, alinéa a et b de ladite convention.

⁷¹ Résolution 1816 du 2 juin 2008 du Conseil de sécurité des Nations Unies visant la piraterie somalienne.

adopté deux (2) résolutions afin de lutter contre la piraterie maritime dans cette région. Ce sont les résolutions 2018 et 2039.

La résolution 2018 du 31 octobre 2011 est la première à aborder la question de la piraterie maritime. Cette résolution exhorte les Etats de la région à définir une stratégie globale pour mieux lutter contre ce danger. Pour cela, elle recommande aux Etats d'élaborer des législations et des réglementations en conformité avec le droit international (là où il n'en existe pas) ou à les renforcer si elles existent déjà afin d'ériger en infraction les actes de piraterie. La résolution 2018 invite aussi les États membres de la *troika*⁷², les États du pavillon, les États de nationalité des victimes ainsi que des auteurs d'actes de piraterie ou de vols à main armée en mer, à coopérer pour poursuivre ou extraditer les auteurs présumés aux fins de poursuite ; notamment les personnes qui facilitent et financent les actes de piraterie commis en mer au large des côtes du golfe de Guinée, conformément au droit international applicable, y compris le droit international des Droits de l'Homme⁷³. Elle invite également les Etats, agissant en coopération avec les compagnies de transport maritime, les compagnies d'assurance et l'Organisation maritime internationale, à veiller à ce que les navires battant pavillon reçoivent les informations et les directives appropriées en ce qui concerne les techniques d'évitement, d'évasion et de défense à adopter et les mesures à prendre en cas d'attaque ou de menace d'attaque dans les eaux du golfe de Guinée⁷⁴. Elle exhorte la *troika* à mettre sur pied un cadre régional de lutte contre les actes de piraterie, prévoyant notamment la mise en commun d'informations et des mécanismes de coordination des opérations dans la région. Enfin, elle engage la communauté internationale à aider, à leur demande, les États concernés de la région, la *troika* ainsi que les autres organisations et organismes compétents, à renforcer l'action qu'ils mènent pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer dans le golfe de Guinée.

⁷² Tout au long de cette étude, le concept de « *troika* » sera utilisé pour désigner l'ensemble formé par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest(CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale(CEEAC) et la Commission du golfe de Guinée(CGG).

⁷³ Résolution 2018 du 31 Octobre 2011 du Conseil de Sécurité des Nations Unies, p. 3.

⁷⁴ *Ibid.*

Quant à la résolution 2039, elle a été adoptée par le Conseil de Sécurité le 29 Février 2012. Elle encourage les autorités nationales ainsi que leurs partenaires régionaux et internationaux à envisager l'application des recommandations de la mission d'évaluation comme cela se doit, mais également à convoquer, par l'intermédiaire de la *troika*, un sommet conjoint des États du golfe de Guinée qui doit se tenir pour élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie en coopération avec l'Union Africaine (UA). De par cette résolution, le Conseil de Sécurité rappelle que c'est d'abord aux États riverains qu'il incombe de lutter contre la piraterie dans le golfe de Guinée. Pour ce faire, il les exhorte à l'adoption d'un code de conduite en matière de lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée afin de mettre en place un cadre juridique régional visant à interdire, prévenir et réprimer les actes de piraterie ainsi qu'à poursuivre les auteurs de ces crimes et à punir quiconque en est reconnu coupable, et encourager la coopération régionale. Toutefois, le Conseil de Sécurité n'exclut pas de mentionner dans cette résolution, le rôle important que doit tenir la Communauté internationale dans cette stratégie : appuyer tous les efforts entrepris par les Etats du golfe de Guinée dans la prévention et la répression de la piraterie maritime⁷⁵.

Ce soutien consistera à aider les Etats riverains à mobiliser les ressources en vue de renforcer leurs capacités nationales et régionales, mais également à élaborer une stratégie régionale en consultation étroite avec les États et les organisations régionales et les organisations non régionales pour lutter contre la piraterie dans leurs eaux. Par ailleurs, le Conseil de Sécurité n'a pas été le seul organe à adopter des résolutions, l'OMI en a également pris en son sein.

B- Les résolutions adoptées sous l'égide de l'OMI

Vu la dimension mondiale du phénomène de la piraterie, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté plusieurs résolutions et recommandations. Ici, l'accent sera principalement mis sur cinq (5) résolutions émises par l'OMI, lesquelles sont édifiantes en ce qui concerne les questions de piraterie maritime.

⁷⁵ *Ibid.*

D'abord, la résolution A.922 (22) portant *recueil des pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires*, qui a été adoptée le 29 novembre 2009 par l'Assemblée générale de l'OMI ambitionne d'indiquer toutes les pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires ayant fait l'objet de tels actes.

La résolution A.1002 (25) portant sur *la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes* est significative dans la mesure où elle décrit le phénomène pirate et les actes de vols à main armée au large des côtes somaliennes et vise la mise sur pied d'une coopération pour réduire ces actes illicites au regard du droit international.

Ensuite, la résolution A.545 (13) adoptée en novembre 1983, incite les Etats à prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires mouillant dans leurs eaux ou à proximité de celles-ci, notamment en renforçant les mesures de sécurité. Par ailleurs, cette résolution exhorte les pouvoirs et organisations intéressés à mettre en garde les propriétaires, capitaines et équipages de navires, à prendre des dispositions pour prévenir les actes de piraterie et de vols à main armée et à envisager la réduction des conséquences relatives à la perpétrations de tels actes.

A cela, il faut ajouter la résolution A.683 (17) portant *prévention et répression des actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires*, adoptée en 1991, qui incite les Etats à signaler tout acte de piraterie ou de vol à main armée exécuté contre des navires battant leur pavillon. Cette résolution encourage par ailleurs les Etats côtiers à amplifier la prévention et la répression de ces actes dans leurs eaux territoriales⁷⁶.

Enfin, la résolution A.1069 (28) *portant prévention et répression de la piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée*, adoptée le 29 novembre 2013, exhorte les Etats du

⁷⁶ Pour des renseignements sur l'entièreté des résolutions émises par l'OMI, Voir : [http// : www.imo.org](http://www.imo.org). Consulté le 03 novembre 2010. Ce site fournit toutes les informations relatives aux actes de piraterie et de vols à main armée.

golfe de Guinée à coopérer afin de lutter efficacement contre la piraterie maritime dans cette région.

S'agissant des recommandations, la revue *Reflets de l'OMI*, parue en janvier 2000 et portant sur la piraterie et le vol à main armée en mer⁷⁷ indique que les premières recommandations émises par l'OMI sont issues d'un rapport datant de 1992 et élaborées par un groupe de travail constitué en grande partie des Etats du détroit de Malacca dont l'Indonésie, la Malaisie et Singapour.

Le Comité de Sécurité Maritime (Maritim Security Comitee) a adopté deux (02) recommandations en mai 1993. La première recommandation énonce des "*Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires*"⁷⁸. La seconde recommandation pose des « *Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires, concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires* »⁷⁹.

La Circulaire MSC/Circ.622.Rev1 vient réviser la Circulaire MSC 622 en 1999. Cette circulaire de recommandation insiste notamment sur les questions de juridiction sur les navires immobilisés, les navires d'opérations au large de la mer territoriale à travers le principe de l'autorisation préalable de l'Etat côtier pour toute forme d'intervention sur son territoire⁸⁰. Quant à la Circulaire MSC/Circ.623, révisée le 29 mai 2002 par la MSC/Circ.623.Rev1, elle préconise des recommandations à l'encontre des équipages et des armateurs afin de les aider à organiser la réaction face aux pirates⁸¹.

⁷⁷ Voir « Piraterie et vol à main armée en mer » in *Reflets de l'OMI*, janvier 2000, p. 4 ; SOELLE MBOUNDJA (G.), *op.cit.* p. 52. OBAMA MBEGA (J.), *op.cit.*, p. 45.

⁷⁸ La Circulaire MSC/Circ.622

⁷⁹ La Circulaire MSC/Circ.623

⁸⁰ Cf. annexe de la circulaire p. 4, et l'analyse des deux circulaires dans la revue *reflets de l'OMI*, *op.cit.*, pp. 7-10 ; SOELLE MBOUNDJA (G.), *op.cit.*, p. 52; OBAMA MBEGA (J.), *op.cit.*, p.46.

⁸¹ MÉNARD (C.), *op.cit.*, p. 23-24; SOELLE MBOUNDJA (G.), *op.cit.*, p. 52; OBAMA MBEGA (J.), *op.cit.*, p. 45.

Au vu de ce qui précède, il ressort que les instruments juridiques internationaux de lutte contre la piraterie maritime participent activement à l'édification du droit international dans la lutte contre les actes illicites perpétrés en mer. Ces instruments promeuvent la construction d'une coopération juridique internationale dans la lutte contre la piraterie maritime. Mais ce n'est pas qu'au plan strictement international qu'existe un tel dispositif normatif. A l'échelle régionale, également de plus en plus de textes participent à la prévention et à la répression de la piraterie maritime perpétrée dans le golfe de Guinée.

SECTION II : Les instruments juridiques à vocation régionale

Ici, il sera mis en relief le corpus normatif africain mis en place pour venir à bout des actes de la piraterie dans la région (**paragraphe I**), et nous analyserons le contenu du code ISPS en matière de prévention de la piraterie maritime (**paragraphe II**).

Paragraphe I : Un corpus normatif africain encourageant

Il s'agira dans ce paragraphe d'analyser tour à tour **l'engagement normatif de l'Union Africaine (A)** ainsi que celui des Etats du Golfe de Guinée (**B**).

A- L'engagement normatif de l'Union Africaine

Après lectures de rapports, d'articles et recherches diverses, l'on est tenté de croire à l'inactivité de l'Union Africaine en matière de lutte contre la piraterie au large des côtes africaines. Mais bien que donnant l'impression de ne pas s'impliquer dans les opérations menées dans ses eaux pour lutter contre les actes de piraterie, conclure en l'inaction de l'UA, que ce soit dans le golfe d'Aden ou dans le golfe de Guinée serait excessif. En effet, si l'intervention de l'UA n'est pas l'objet de médiatisation comme celle des autres institutions internationales et régionales, elle a cependant joué un rôle considérable dans la lutte contre la piraterie maritime et continue de le faire, ce malgré le manque de moyens coercitifs comme l'usage de logistique navale.

En guise d'illustration, on peut citer la « *Stratégie africaine intégrée pour les mers et les Océans- horizon 2050* »⁸² adoptée à Addis-Abeba en décembre 2011 par l'UA lors d'un atelier de suivi d'experts dont l'objectif est de combler les lacunes au niveau de l'AAPS⁸³ qui, elle, ne renfermait pas les dispositions adéquates pour gérer les questions de sécurité maritime de façon efficace. Par ce projet, l'UA entend établir « *une vision commune, cohérente, multidimensionnelle à long terme et dirigée par l'Afrique pour aborder les défis et opportunités maritimes de l'Afrique* »⁸⁴.

Au cours du même atelier, l'UA a également établi un cadre de coopération avec la *troïka* ainsi qu'avec le Bureau Régional des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et pour l'Afrique Centrale (UNOCA et UNOWA) afin de préparer le sommet de Yaoundé des Chefs d'Etats et de Gouvernements sur l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée. L'objectif fondamental de ces initiatives est de créer un cadre régional pour la coopération dans le domaine maritime en vue de lutter contre les activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale. Pour ce faire, l'UA n'hésite pas à réaffirmer son soutien et à encourager les différents acteurs concernés, à mutualiser leurs atouts afin de coopérer le plus largement possible à la répression de la piraterie et des attaques à main armées contre les navires. Elle va jusqu'à demander à la communauté internationale de promouvoir une approche globale de la piraterie. Celle-ci devra s'attaquer aux causes sous-jacentes et à d'autres menaces qui affectent les moyens de subsistances et le bien-être des populations civiles riveraines, en particulier la pêche illégale.

Par ailleurs, il n'y a pas que l'UA qui ait élaboré un texte pour encadrer ce phénomène, les Etats du golfe de Guinée en ont adoptés également.

⁸² Disponible sur: www.au.int/maritime, Voir *Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans-horizon 2050*, p. 26.

⁸³ AAPS : Architecture Africaine de Paix et de Sécurité.

⁸⁴ Disponible sur: www.au.int/maritime, Voir *Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans-horizon 2050*, p. 26.

B- Les initiatives normatives des Etats du golfe de Guinée

Dans cette rubrique, l'accent sera mis sur les instruments qui constituent la base de la stratégie adoptée par les Etats du golfe de Guinée afin de lutter contre la piraterie maritime. Il s'agit du mémorandum d'accord multilatéral relatif à la coopération visant à éradiquer la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites dans les régions au large des côtes d'Afrique de l'ouest et d'Afrique centrale et du mémorandum d'entente adopté à Yaoundé au Cameroun en juin 2013.

S'agissant du mémorandum d'accord, il a pour but de promouvoir la coopération entre les Parties aux fins d'éradiquer et de combattre plus efficacement la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites. Ledit mémorandum invite en à l'alinéa 2 de son article 2⁸⁵, les Parties à s'acquitter de leurs obligations et responsabilités en vertu du présent accord de manière à respecter les principes de l'égalité souveraine, de l'intégrité territoriale des Etats et de la non-ingérence dans les affaires intérieures d'autres Etats énoncés par la Charte des Nations Unies de 1945⁸⁶. En réaffirmant ces principes, ce mémorandum manifeste son souhait de voir les Etats du golfe de Guinée jouer le premier rôle dans la lutte contre la piraterie maritime dans leurs eaux. Il a également prévu des dispositions relatives aux opérations maritimes conjointes, aux cas d'arraisonnement des navires suspects, au secours apportés aux navires, aux juridictions sur les navires et individus suspects, à l'usage de la force ainsi qu'aux saisies et confiscation des biens saisis.

Quant au mémorandum d'entente sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'ouest, il a été conclu en vue de réaliser une meilleure coopération entre les centres régionaux de sécurité maritime de

⁸⁵ Article 2 alinéa 2 d'accord multilatéral relatif à la coopération visant à éradiquer la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites dans les régions au large des côtes d'Afrique de l'ouest et d'Afrique centrale dispose : « *Les Parties s'acquitteront de leurs obligations et responsabilités en vertu du présent Accord d'une manière conforme aux principes de l'égalité souveraine, de l'intégrité territoriale des Etats et de la non-ingérence dans les affaires intérieures d'autres Etats* ».

⁸⁶ Selon le paragraphe 4 de l'article 2 de la charte des Nations Unies, « *les Membres de l'Organisation s'abstiennent, dans leurs relations internationales, de recourir à la menace ou à l'emploi de la force, soit contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout Etat, soit de toute autre manière incompatible avec les buts des Nations Unies* ».

la *troïka* à travers une mutualisation des moyens communautaires. Pour atteindre cet objectif, le présent mémorandum d'entente prévoit une série de mesures, notamment la mise en commun des informations au moyen d'un Centre Interrégional de Coordination (CIC)⁸⁷ qui assurera la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritimes, coordonnera les activités conjointes en matière de lutte contre la piraterie maritime, harmonisera les procédures de contrôle des navires, des installations portuaires, des gens de mer, des armateurs et des assureurs en matière de sûreté et de sécurité maritime, harmonisera les législations en matière de piraterie et des autres activités illicites commises en mer, adoptera et mettre en œuvre une méthodologie d'identification automatique des navires (AIS), renforcera la coopération avec l'Organisation Internationale de la Police Criminelle (OIPC-INTERPOL) et promouvra la lutte contre la criminalité en mer. Toutefois, il requiert pour sa mise en œuvre, l'appui de tous les partenaires stratégiques internationaux, bilatéraux et multilatéraux.

Ces instruments confortent le cadre juridique établi afin de lutter contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. C'est également le cas du Code international pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires.

Paragraphe II : Le contenu du Code international pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires de 2002 (code ISPS)

Dans ce paragraphe, il sera question de montrer la précision des objectifs du code ISPS⁸⁸ (A) ainsi que la clarté de ses règles claires (B).

⁸⁷ Voir le mémorandum d'entente sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'ouest de 2013.

⁸⁸ A la base, il part de l'idée que garantir la sûreté des navires et des installations portuaires est essentiellement une activité de gestion des risques, et que pour déterminer les mesures de sûreté appropriées, il convient d'évaluer les risques dans chaque cas particulier. Cf. ATONFACK GUEMO (C.S.), « La mutualisation des moyens de lutte contre les actes de piraterie dans la sous-région CEEAC » in *Terrorisme et Piraterie : de nouveaux défis sécuritaires en Afrique Centrale*, CREPS, FES, PUA, mars 2010, p. 129.

A- La précision des objectifs du code ISPS

Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) intervient comme une mesure à la fois globale, spécifique et générale. Ce Code part de l'idée de prévention qui, dans un avenir proche ou lointain serait davantage bénéfique que la répression⁸⁹. Car si la répression est appréciable, la prévention est préférable. Ce code est la consécration de la sûreté maritime. C'est au cours de la conférence diplomatique organisée à Londres le 12 décembre 2002 que l'OMI a fait adopter ce Code. Entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004 et bien que révolutionnant le monde maritime, ce code constitue un supplément en matière de sûreté au chapitre XI de la Convention SOLAS qui crée un chapitre XI-2⁹⁰. Ce Code a pour objectif de fournir un cadre homogène et normalisé pour l'estimation des risques, permettant aux Gouvernements de compenser l'aggravation des menaces en rendant moins vulnérables les navires et les installations portuaires. Ce Code vise aussi à garantir la sûreté des navires et des installations portuaires, ce qui relève d'une activité de gestion de risques et permet de mettre en relief la détermination des mesures de sûreté appropriées.

Ce Code est composé de deux (2) parties. La partie « A » est automatiquement obligatoire et la partie « B » n'est exécutoire, selon la volonté de l'OMI. Néanmoins, au niveau national, nombre d'Etats ont rendu certaines recommandations de la partie B obligatoires. Il convient de souligner que ce nouveau Code s'inspire, sur certains points, du Code International de Gestion de la Sécurité des Navires, dit Code ISM⁹¹,

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ CHICHKINE (P.), *op.cit.*, p. 17.

⁹¹ Le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) est une norme internationale pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. En 1998, le Code ISM est devenu obligatoire pour trois types de bâtiments, quelle que soit la date de construction (...). Le Code ISM exige que des mesures de protection soient établies par rapport aux risques de sécurité et de pollution associés aux activités à bord, tout en offrant la souplesse nécessaire à l'élaboration et à l'adaptation d'un système de sécurité propre aux activités des propriétaires/armateurs de navires qui soit conforme aux exigences réglementaires. La responsabilité de ces mesures repose grandement sur les entreprises chargées de la gestion des bâtiments. Si vous êtes tenu de détenir un certificat ISM, ou si vous désirez en recevoir un, veuillez communiquer avec l'une des organismes reconnus.

notamment au niveau de la structure⁹². Le Code ISPS, ne s'applique qu'à un certain type de navire effectuant des voyages internationaux et aux compagnies maritimes propriétaires ou exploitantes de ces navires⁹³. Ce Code ISPS a pour objectif principal la détection des menaces contre la sûreté et l'établissement de responsabilités et rôles de chacun à bord des navires et à terre.

Au vu de ce qui précède, les principaux objectifs du code ISPS s'articulent autour de la prévention. Il est donc normal que ses principales règles reflètent pareille idée.

B- La clarté des règles du Code ISPS

Les règles du Code ISPS seront présentées tant au plan de la sûreté des navires qu'au plan de la sûreté portuaire.

S'agissant de la sûreté des navires, le Code ISPS préconise que tout navire, dès le 1^{er} juillet 2004 (date d'entrée en vigueur du Code), soit équipé d'un système d'alerte de sûreté (SSAS- Ship Security Alert System). Ce SSAS déclenchera et transmettra une alerte de sûreté à terre en cas de menace à une autorité compétente de l'Etat du pavillon, voire à la compagnie. Il convient de relever que ce dispositif de sécurité serait également utile en matière de piraterie, dans la mesure où l'acte n'est pas aussi spontané que l'acte terroriste, notamment kamikaze pour lequel le temps de réaction est proche de zéro⁹⁴.

Par la suite, le Code ISPS attribue un rôle considérable à la compagnie puisqu'elle doit obtenir, pour tous les navires qu'elle exploite dans sa flotte, un *certificat international de sûreté* (ISSC: *International ship security certificate*), selon la partie « A », paragraphe 19.2 du Code. Ce certificat est délivré, pour une durée

⁹² MOROSI (A.), *La mise en application du Code ISPS*, Paris, Master II, Droit maritime et des transports, CDMT, Faculté de droit et de science politique Paul Cézanne, Aix en Provence, 2005, p. 5.

⁹³ A cet effet, entrent dans cette catégorie : les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers, les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaison, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, les unités de forage mobiles au large et les installations portuaires fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux. Cf. ATONFACK GUEMO (C. S.), *op.cit.*, p. 129.

⁹⁴ MONNIER DE GOUVILLE (A. le) et BOISSON (P.), « La prévention des actes de piraterie et de terrorisme à bord des navires », in *La revue Mare Liberum n°1*, avril 2004, pp. 7-9 ; CHICHKINE (P.), *op.cit.*, p. 18.

maximale de cinq (5) ans, par l'administration du pavillon ou par un organisme de sûreté reconnu⁹⁵.

En ce qui concerne la sûreté portuaire, les mécanismes prévus par le Code ISPS en matière de sûreté portuaire sont identiques à ceux des navires. La partie « A » du paragraphe 14.1 du Code ISPS dispose que « *les mesures et procédures de sûreté doivent être appliquées dans l'installation portuaire de manière à entraîner le minimum de perturbations et de retards pour les passagers, le navire, le personnel du navire et les visiteurs, les marchandises et les services* »⁹⁶. La première obligation pesant sur l'Etat du port est celle d'établir des niveaux de sûreté et de donner des recommandations sur les mesures de protection contre les incidents de sûreté. La seconde obligation, pour les Etats contractants, est de procéder à une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, pour chaque installation et de manière adaptée à l'interface navire/port. Il s'agit d'identifier les parties vulnérables susceptibles de faire l'objet d'une attaque, le péril est évalué en fonction de ce risque et de ses conséquences éventuelles. La dernière obligation est la désignation dans chaque port d'un agent de sûreté de l'installation portuaire. MOROSI relève que ce Code établit le cadre d'une coopération internationale, par le biais de mesures qui ne sont que des prescriptions techniques dont le but est de prévenir des actes de malveillance et non pas d'agir⁹⁷. Contrairement aux autres instruments juridiques, le Code ISPS promeut la prévention des actes mettant en péril la circulation marine⁹⁸. Il a cependant permis de réduire les actes de vol, et de mieux prémunir les équipages et les navires contre les actes de piraterie. Son application demeure toutefois assez complexe et très variable⁹⁹. Enfin, les modalités d'application du Code ISPS restent très variables d'un pays à l'autre, notamment pour la sécurisation des ports, car celle-ci implique des installations qui peuvent se révéler très coûteuses¹⁰⁰.

⁹⁵ CHICHKINE (P.), *op.cit.*, p. 18.

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ MOROSI (A.), *op.cit.*, p. 26.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 7; HERMANN (W.), *maritime piracy and anti-piracy measures: part I: piracy - increasing challenge with new dimension*, Naval Forces; 25 February 2004; Career and Technical Education, p. 20.

⁹⁹ MOROSI (A.), *op.cit.*, pp. 26-71.

¹⁰⁰ MÉNARD (C.), *op.cit.*, p. 35.

L'examen du dispositif normatif établi dans le cadre de la coopération internationale pour lutter contre la piraterie maritime témoigne d'un effort fort considérable effectué tant dans le monde que dans le golfe de Guinée pour éradiquer ce phénomène. Cependant, ce cadre juridique comporte de nombreuses insuffisances qui le rendent lacunaire.

Chapitre II : Un dispositif lacunaire

La communauté internationale s'est dotée d'un cadre normatif pour lutter contre la piraterie maritime dans le monde en général et particulièrement dans le golfe de Guinée. Malheureusement ce cadre connaît des imperfections. Ce chapitre mettra en lumière les carences relatives aux instruments normatifs (**Section I**) et les difficultés en matière de traitement juridique des auteurs d'actes de piraterie (**Section II**).

Section I : Un arsenal normatif faible

L'examen de l'arsenal normatif de cette coopération nous permettra d'apprécier la faiblesse des instruments juridiques à vocation universelle (**paragraphe I**) ainsi que celle des instruments juridiques à vocation régionale (**paragraphe II**).

Paragraphe I : La faiblesse des instruments à vocation universelle

Ici, seront exposées les limites de la Convention de Montego-Bay de 1982 (**A**) puis celles de la Convention de Rome de 1988 en matière de sécurité et de navigation maritime (**B**).

A- Une convention de Montego-Bay lacuneuse

Une lecture des dispositions de la Convention de Montego-Bay en matière de piraterie maritime permet de relever des insuffisances.

Tout d'abord, l'article 100¹⁰¹ institue une coopération entre Etats dans la lutte contre la piraterie maritime, sans définir expressément les modalités de la coopération. Il ne prévoit pas de procédures pour y parvenir, ce qui peut entraîner une interprétation hétérogène des Etats dans la mise en œuvre dudit article.

L'article 101 quant à lui, confine la qualification de piraterie aux attaques commises en Haute mer. Ce critère est trop restrictif puisqu'il exclut les attaques commises dans les ports et eaux territoriales, ce qui est paradoxal dans la mesure où c'est précisément dans cette partie de l'espace maritime que se dissimulent facilement

¹⁰¹ L'article 100 de la Convention de Montego-Bay de 1982 dispose : «*Tous les Etats coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat*».

les auteurs d'actes de piraterie¹⁰². Cette disposition présente deux (2) inconvénients. Premièrement, elle limite le champ spatial de l'acte de piraterie à la Haute mer ou dans tout autre lieu ne relevant pas de la juridiction des Etats ; Deuxièmement, elle introduit une dualité de qualifications juridiques pour des actes dont les identifiants criminels sont les mêmes¹⁰³. Pour plus d'efficacité dans la campagne contre les pirates, il serait préférable de privilégier une définition géographiquement décloisonnée comme l'a fait le Bureau Maritime International qui définit la piraterie comme « *un acte d'abordage ou une tentative d'abordage contre tout navire avec l'intention manifeste de commettre un vol ou tout autre crime et avec l'intention manifeste ou la capacité d'user de la force dans la commission de cet acte* »¹⁰⁴. Une telle approche se justifierait au motif que « *la majorité des attaques contre les navires ont lieu à l'intérieur des zones de juridiction des Etats* »¹⁰⁵. Ainsi, tous les actes qui pourront être considérés comme relevant du brigandage naval seront couverts.

A la lecture de son article 105, le constat est que la Convention de Montego-Bay de 1982 reste muette sur la procédure judiciaire en matière de piraterie et laisse le soin à la loi de chaque Etat¹⁰⁶ ; ceci est dommageable quand on sait que le sort des pirates est propre à chaque législation nationale. L'article 107 de la même Convention autorise les bâtiments militaires ou affectés à un service public à poursuivre ou à saisir des navires présumés pirates. Cette autorisation paraît excessive comme le soutient

¹⁰² ATONFACK GUEMO (C. S.), *op.cit.*, p. 124.

¹⁰³ PANCRACIO (J.-P.), *Droit de la mer*, Paris, Dalloz, 1^{ère} édition, 2010, p. 449.

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 448.

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ En dépit de l'existence d'un cadre juridique conséquent, certains pays ont déjà dû faire face aux lacunes de la législation Internationale sur la lutte anti-piraterie tels que la Russie. En effet, Moscou a récemment invoqué cet argument : « *faute de pouvoir les retenir* ». La marine russe a relâché les dix (10) pirates somaliens qui avaient détourné le pétrolier *Université de Moscou*. Comme le souligne FEDIACHINE (A.), « *il est plus facile de s'en débarrasser que d'engager des procédures judiciaires onéreuses et complexes, dont les résultats étaient incertains* ». Quelques jours plus tard, une source du ministère russe de la Défense a révélé que les pirates somaliens arrêtés par la Marine russe dans le golfe d'Aden et relâchés sur un petit bateau en pleine mer avaient tous péri, après avoir tenté de rejoindre en vain les côtes somaliennes. Cf. MAUD (H.), « La piraterie maritime dans le golfe d'Aden : état des lieux », Bruxelles, GRIP, 16 septembre 2010, p. 9 ; « La Russie relâche des pirates et réclame une meilleure législation » in *Le Matin*, 7 mai 2010 ; FEDIACHINE (A.), « L'ONU : un code pénal pour juger les pirates ? », *RIA Novosti*, 25 mai 2010. <http://fr.rian.ru/discussion/20100525/186763544.html>.

d'ailleurs le professeur Éric DAVID¹⁰⁷, car la piraterie maritime fait partie *ipso facto* du champ de la criminalité maritime et non du champ des conflits armés. Quant à l'article 110, il porte sur le droit de visite¹⁰⁸ et dispose qu' « *un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger (...) ne peut l'arraisonner que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire se livre à la piraterie (...)* ». Or, il peut arriver que tous les soupçons portés sur un tel navire soient dénués de fondement.

Enfin, l'article 111 consacre un droit de poursuite à l'encontre des navires présumés pirates. Selon cet article, la poursuite d'un navire étranger ne peut être engagée que si les autorités compétentes de l'Etat du pavillon ou de l'Etat côtier ont de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de l'Etat côtier. La poursuite par un Etat ne pourra alors être enclenchée qu'à partir des eaux sous sa juridiction ou en haute mer et devra prendre fin aux portes des eaux territoriales d'un autre Etat.

A côté des lacunes relatives à la répression de la piraterie maritime, il convient de relever que la Convention de Montego-Bay de 1982 « *privilégie le découpage, les espaces, les frontières, alors même qu'une pluralité d'activités sont transfrontalières* »¹⁰⁹ et qu'elle ne prévoit aucun dispositif international de répression du phénomène¹¹⁰.

Face à cette situation, une ré-visitation des dispositions de la Convention de Montego-Bay relatives à la lutte contre la piraterie maritime est nécessaire. Si cette solution paraît improbable, d'autres solutions à court et à long terme peuvent être envisagées. A court terme, le recours aux déclarations interprétatives¹¹¹ et aux accords auxiliaires¹¹² permettront une avancée considérable du droit international en matière de

¹⁰⁷ DAVID (É.), *Éléments de droit pénal international et européen*, Bruxelles, Précis de la faculté de droit, Université Libre de Bruxelles, Bruylant, 2009, p. 58.

¹⁰⁸ Voir *supra*, note 55, p. 16.

¹⁰⁹ LEBEURRE-KOENIG (J.-F.) « Utilisation pacifique des mers et océans », *Bulletin d'études de la marine*, numéro 18, juillet 2000, p. 33.

¹¹⁰ CORDONNIER (I.), *op.cit.*, pp. 49-50.

¹¹¹ Les déclarations interprétatives permettent de définir les différentes interprétations relatives aux dispositions d'un instrument juridique.

¹¹² Les accords auxiliaires sont des accords qui viennent clarifier et compléter les règles issues des dispositions d'un instrument juridique. Ce type d'accord favorise la modification ou l'amendement des instruments juridiques.

lutte contre la criminalité maritime¹¹³. A long terme, l'on envisagera l'adoption d'une Convention internationale régissant la lutte contre la piraterie maritime et tous les problèmes que ladite piraterie engendre.

Démontrée par Mélanie SAURIOL dans l'un de ses articles, l'incomplétude du droit international en matière de répression de la piraterie maritime révélé suite à l'affaire de l'Achille Lauro a conduit à l'élaboration de la Convention internationale de Rome de 1988¹¹⁴. Cette Convention a été élaborée pour renforcer la lutte contre la piraterie maritime. Malheureusement, elle est aussi freinée dans son élan en raison de certaines insuffisances.

B- Une convention de Rome essoufflée

Bien qu'incluant de nouvelles infractions, la Convention de Rome comporte un bon nombre de lacunes.

D'abord, elle ne s'applique qu'aux Etats parties car elle ne procède pas du phénomène de codification. C'est la raison pour laquelle la France estime pour sa part que la Convention de Rome (dont on peut noter que le protocole additionnel de 2005 a à ce stade été relativement peu ratifié) offre une base juridique complémentaire mais ne peut être considérée comme l'outil principal de la lutte contre la piraterie, comme voudraient le faire croire les États-Unis¹¹⁵. La Convention de Rome limite l'objectif de sa campagne anti-pirate à la répression, au détriment de la prévention qu'elle aborde brièvement en son article 13¹¹⁶. Ensuite, elle n'accorde pas le droit aux Etats parties d'inspecter et d'arrêter un navire, quand bien même ils ont des raisons

¹¹³ SOELLE MBOUNDJA (G.), *op.cit.*, p. 127.

¹¹⁴ SAURIOL (M.), « Piraterie et terrorisme maritime : l'urgence de la modernisation du droit », Equipe de recherche sur le terrorisme et l'antiterrorisme (ERTA), 2006, *op.cit.*, p.2. Disponible sur : www.erta-tcrg.org/ottawa/piraterie.htm. Consulté, le 04 Avril 2015 à 15 heures 10 minutes.

¹¹⁵ MENARD (C.), *op.cit.*, p. 33.

¹¹⁶ L'article de la Convention SUA dispose que : « *Les Etats Parties collaborent à la prévention des infractions prévues à l'art. 3, notamment: a) en prenant toutes les mesures possibles afin de prévenir la préparation, sur leurs territoires respectifs, des infractions destinées à être commises à l'intérieur ou en dehors de leurs territoires; b) en échangeant des renseignements en conformité avec les dispositions de leur législation nationale et en coordonnant les mesures administratives et autres prises, le cas échéant, afin de prévenir la perpétration des infractions prévues à l'art. 3(...)* ».

évidentes de soupçonner ce navire d'actes de piraterie ou de terrorisme commis dans les eaux territoriales¹¹⁷. L'on se demande comment les Etats parties préviendront efficacement le fléau en cause et puniront ses auteurs s'ils ne jouissent pas du droit d'inspection tel que cela est décliné par la Convention de Montego-Bay de 1982? Ceci révèle un conflit entre la Convention de Montego-Bay de 1982 qui institue un droit d'inspection (article 111), et la Convention SUA qui n'octroie pas ce droit à ses Etats parties. La Convention SUA ne procure pas une compétence universelle aux Etats comme c'est le cas avec la Convention de Montego-Bay de 1982. Elle ne fait non plus de distinction entre les auteurs de violence contre les navires, plaçant ainsi pirates et terroristes sous le même registre juridique¹¹⁸. Enfin, la Convention SUA ne prévoit pas de mécanismes de sanction. Il pourrait survenir des situations où les auteurs d'une attaque ne seraient pas punis, les États n'ayant aucun recours contre une partie qui refuse d'agir¹¹⁹.

Pour que cet instrument profite à la campagne menée contre la piraterie maritime, il doit déjà être ratifié par les Etats. Ensuite, il doit prévoir un cadre favorable à la création d'un régime de prévention contre la piraterie et le terrorisme, régime nécessaire et important après le silence de la Convention de Montego-Bay à ce sujet¹²⁰. Enfin, devra être envisagé un mécanisme de sanction en cas de manquement par l'un des Etats parties pour garantir l'efficacité de son action.

Il ressort de ce paragraphe que les instruments juridiques à vocation universelle souffrent de lacunes susceptibles de remettre en cause leur utilité. Toutefois, notre inquiétude aurait été moindre, si les instruments à vocation régionale n'en connaissaient pas eux aussi.

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 3.

¹¹⁸ MENARD (C.), *op.cit.*, p. 21 ; BODEWIG (K.), PAVLIDIS (A.), KÖUTS (T.), *op.cit.*, p. 13 ; MOUTOUS (Q.), *L'océan indien, nouvel axe géostratégique : Les enjeux de la piraterie maritime au large de la Corne de l'Afrique*, Mémoire de recherche, Institut d'Etudes Politiques de Toulouse, 2010, p. 77.

¹¹⁹ SAURIOL (M.), *op.cit.*, p. 3.

¹²⁰ *Ibid.*

Paragraphe II : La faiblesse des instruments à vocation régionale

Dans le cadre de l'examen des limites normatives des instruments juridiques de portée régionale, seront abordées celles relatives au Code ISPS¹²¹ (A), puis celles relatives aux textes adoptés par les Etats du golfe de Guinée (B).

A- Un code ISPS limité

A titre de rappel, le Code ISPS dispose de deux (2) parties, dont la partie « A » est d'application directe et obligatoire, et la partie « B » n'étant directement exécutoire selon la volonté de l'OMI. Toutefois, au niveau national, nombreux sont les Etats qui ont rendu certaines recommandations de la partie B obligatoires.

En ce qui concerne les problèmes relatifs au Code ISPS, il faut souligner que la partie « A » qui est d'application directe, est pourvue de quelques difficultés d'ordre pratique et matériel. A cet effet, le principal problème évoqué, aussi bien du côté portuaire que du côté armateur, se situe au niveau du conflit qui existe entre les règles de sécurité et les mesures de sûreté¹²². En effet, de nombreuses normes de sûreté présentent des Plans de sécurité du navire (SSP : Ship Security Plan) qui conduisent à des incohérences du point de vue de la sécurité, notamment en matière d'évacuation des passagers. Cette situation conforte Angélique MOROSI qui estime que certaines mesures de sûreté semblaient trop vagues pour être efficaces¹²³. L'autre difficulté

¹²¹ Le Code ISPS établit le cadre d'une coopération internationale par le biais de mesures qui ne sont que des prescriptions techniques dont le but est la prévention des actes de malveillance et non pas d'action. Cf. MOROSI (A), *op.cit.*, p. 26.

¹²² Il faut dans ce cas établir la distinction qui existe entre les termes de sécurité et de sûreté, lesquels sont inhérents à la piraterie maritime. Ainsi, la sûreté est la protection contre les actes malveillants, correspondant à une menace. Dès lors, la sécurité répond à une notion de risque, elle est la prévention et le secours contre des sinistres. Les mesures de sécurité et de sûreté ne sont généralement adoptées et mises en œuvre que pour faire face à des risques et des menaces. Aussi, le rapprochement peut être établi entre d'un côté la sécurité et la sûreté, et de l'autre le risque et la menace. S'il est facilement établi que le risque va relever d'une situation sécuritaire, l'on constatera que la situation de menace est intimement liée à la notion de sûreté. Cf. BOUDONG (M.-N.), *La piraterie maritime moderne*, mémoire de Master II professionnel, droit maritime et des transports, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université Paul Cézanne III, Centre de droit maritime et des transports, 2008-2009, p. 40 ; ATONFACK GUEMO (C. S.), *op.cit.*, p. 131.

¹²³ MOROSI (A.), *op.cit.*, p. 76.

majeure à relever se situe autour des fausses alertes avec le Système d'Alerte de sécurité du navire (SSAS : Ship Security Alert System) mis en place dans un endroit dissimulé du navire. A ce sujet, le Comité de sécurité maritime (MSC : Maritim Security Comitee) a adopté une circulaire qui a fait l'objet d'une révision¹²⁴. A ce propos, il faut souligner que le cas des pilotes constitue une véritable problématique dans la mise en œuvre du Code ISPS. En effet, les pilotes subissent des contrôles d'identification comme tous les passagers ou toute personne souhaitant monter à bord d'un navire, afin de prouver qu'il s'agit bel et bien des pilotes et non des terroristes. C'est ce qui explique pourquoi les pilotes ont des séances de travail avec les responsables de l'OMI afin de tenir compte de cette exigence¹²⁵. L'autre souci réside dans les mesures de sûreté et de contrôle d'accès au navire, et surtout dans le cadre de la libre circulation commerciale et des personnes. Le fait que le Code ISPS ne s'applique qu'aux navires de 500 tonneaux de jauge brute effectuant des voyages internationaux, ainsi qu'aux installations portuaires les desservant est assez limitatif¹²⁶. Pour combattre efficacement la piraterie ou tout autre forme de criminalité perpétrée en mer, il faut adopter des moyens efficaces, avec à l'esprit que toute erreur ou omission pourrait être préjudiciable. L'urgence est donc de mettre sur pied, des mécanismes de renforcement de la prévention en matière de mise en œuvre du Code ISPS. Aussi, en sus de la grande importance qu'accorde ce Code à la prévention, il y a lieu d'envisager dans certains cas la répression. Cela contribuera de l'efficacité de ce Code dans la lutte contre la piraterie maritime et les autres formes de criminalité en mer.

Tout comme le code ISPS, le cadre normatif sous régional devra être revu vu que celui-ci semble dépassé lui aussi.

¹²⁴ Il s'agit en l'occurrence de la circulaire MSC/Circ.-1109./Rev.1.

¹²⁵ MOROSI (A.), *op.cit.*, p. 76.

¹²⁶ Dans ces conditions, il faut nécessairement étendre la liste des navires qui effectuent ces voyages internationaux en les associant avec certains types de navires effectuant des navigations locales, même s'il existe des législations mises en place dans ce cadre. *Ibid.*, pp. 77-78.

B- Un corpus normatif sous régional dépassé

Pour remédier aux difficultés juridiques institutionnelles et matérielles, la CEEAC, la CEDEAO et la CGG ont signé deux mémorandums¹²⁷.

Concernant le mémorandum d'accord, il comporte deux (2) projets d'accord, l'un relatif à la coopération concernant les activités d'application de la loi dans le domaine maritime et l'autre relatif à une proposition de modèle d'accord-cadre qui vise à encourager la planification opérationnelle entre les parties. Nonobstant, le volontarisme des Etats de la CEEAC et de la CEDEAO, la lecture du projet d'accord relatif à la coopération concernant les activités d'application de la loi dans le domaine maritime fait ressortir de sérieuses insuffisances.

La première difficulté découle de l'applicabilité de l'article 2 alinéa 3¹²⁸ du mémorandum d'accord. La plupart des Etats membres de la CEEAC et de la CEDEAO ne disposent pas de loi réprimant la criminalité maritime dans le golfe de Guinée. Il semble donc impossible pour ces derniers de mettre en œuvre les dispositions dudit article une fois qu'il sera adopté, les Etats étant à la fois auteurs et bénéficiaires de l'accord.

La seconde difficulté est relative à l'arraisonnement d'un navire suspect. D'abord en cas d'arraisonnement d'un navire suspect qui se révèle être en règle vis-à-vis des dispositions du droit international de la mer et aux normes communautaires, aucune disposition n'a été prévue pour son dédommagement à l'instar de l'article 106¹²⁹ de la Convention de Montego-Bay de 1982. Ensuite, l'article 9 alinéa 4¹³⁰ dudit

¹²⁷ Il s'agit du mémorandum d'accord concernant la coopération à l'appui de la sûreté et de la sécurité dans le domaine des opérations maritimes régionales dans la région maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest, et du mémorandum d'entente entre la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO) et la Commission du golfe de Guinée (CGG) sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'ouest.

¹²⁸ Aux termes de cette disposition « *les opérations visant à éradiquer la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites dans la mer territoriale, et au-dessus des eaux d'une Partie, relèvent de la responsabilité de ladite Partie et sont soumises à son autorité souveraine* »

¹²⁹ L'article 106 dispose que : « *Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspecté de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'Etat qui y a procédé est responsable vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait* ».

mémorandum est favorable aux pirates et entrave fondamentalement les efforts des Etats africains et occidentaux qui sont actifs dans la lutte contre la piraterie. Enfin, ce texte présente de graves insuffisances en matière de protection des droits des personnes poursuivies car il n'apporte aucune précision relative au traitement judiciaire des suspects arrêtés auxquels les juridictions devront faire face.

Quant au mémorandum d'entente, les ambitions poursuivis par cet instrument risque de ne jamais se réaliser en raison des nombreuses carences.

Tout d'abord, si cet accord énumère clairement les domaines de coopération, il reste vague sur les modalités de coopération. Face à cette situation, l'on court un risque d'interprétations diverses des dispositions de ce texte, ce qui mettrait à mal l'objectif poursuivi. Il en est de même en ce qui concerne le soutien des partenaires stratégiques internationaux. Là encore les modalités de l'aide ne sont pas clairement fixées. Cela pourrait entraîner un désordre qui desservirait la coopération mise en place contre la piraterie maritime. Ensuite, le mémorandum prévoit la mise en place des instances pour assurer sa matérialisation. Mais force est de constater que l'organisation et le fonctionnement de ces instances ne seront précisés que plus tard dans des Textes additionnels. Pendant ce temps, les pirates peuvent opérer sans être inquiétés. Enfin, le mémorandum d'entente ne fait aucunement cas du traitement juridique des pirates présumés, ce qui constitue une grave violation des Droits de l'Homme.

Pour être d'un apport significatif dans la campagne de lutte contre les pirates, les instruments adoptés au niveau sous régional doivent surmonter les insuffisances susceptibles de remettre en cause leur efficacité. Pour ce faire, les Etats eux-mêmes doivent se doter de base juridique leur permettant d'appliquer ces textes. Aussi, un

¹³⁰ L'article 9 alinéa 4 dispose que : « lorsque la preuve d'activités maritimes illicites est établie suite à tout arraisonnement effectué conformément aux dispositions du présent article, les responsables de l'application de la loi de la Partie ayant effectué l'arraisonnement peuvent retenir le navire, ses marchandises, ainsi que les personnes se trouvant à bord en attendant de promptes instructions de gestion de la part de la Partie de l'Etat du pavillon. Dans le cas où les instructions de gestion n'auraient pas été reçues dans un délai de 48 heures à compter de la détention initiale, la Partie ayant effectué l'arraisonnement est autorisée à libérer le navire. La Partie menant les investigations, informera sans délai la Partie de l'Etat du pavillon des résultats dudit arraisonnement mené conformément au présent article ».

effort de précision devra-t-il être fait afin que les dispositions de ces textes ne soient pas sujettes à diverses interprétations. Enfin, ces textes devront être plus soucieux de la dimension sociale de la sécurité des populations au sens large du terme¹³¹. Car en privilégiant essentiellement une réponse strictement militaire à la piraterie maritime et aux activités illicites dans le Golfe de Guinée, ces mesures négligent de façon flagrante les causes essentielles de ces pratiques¹³².

La faiblesse de l'arsenal normatif de cette coopération fait craindre une remise en cause des efforts de codifications du phénomène de la piraterie. Cela est inquiétant d'autant plus que le traitement juridique des pirates présumés est approximatif.

Section II : Un traitement juridique approximatif

Cette section envisagera, d'une part, la problématique des poursuites des pirates en mer (**paragraphe I**) et, d'autre part, l'incertitude des suites judiciaires (**paragraphe II**).

Paragraphe I : La problématique des poursuites

La trame de ce paragraphe, se résumera à l'examen du régime d'interception en mer (**A**), puis à celui de la non obligatorité de la compétence universelle (**B**).

A- Un régime d'interception vacillant

Il est précieux de rappeler que l'interception d'un navire pirate peut se faire en haute mer ou dans la mer territoriale d'un Etat.

S'agissant du régime de l'interception du navire pirate en haute mer, le principe le gouvernant est celui de la compétence exclusive de l'Etat sur les navires battant son pavillon¹³³. La poursuite des navires est pour ainsi dire soumise à la juridiction de

¹³¹ NGUEMBOCK (S.), « La construction du multilatéralisme sécuritaire dans le golfe Guinée : les risques potentiels d'une hypertrophie institutionnelle », Conférence internationale sur la sécurité dans le Golfe de Guinée Institut Portugais des Relations Internationales – Institut Diplomatique du Ministère des Affaires Etrangères, Lisbonne, le 11 juillet 2014, p. 2.

¹³² *Ibid.*

¹³³ Le principe posé par le droit international est que le navire croisant en eaux internationales n'est soumis qu'à l'autorité de l'Etat de son pavillon. L'Etat qui donne l'immatriculation à un navire est tenu d'obligations à

l'Etat du pavillon. Cette prérogative est reconnue aux Etats à l'encontre des navires qu'ils soupçonnent d'avoir transgressé leurs lois. Mais la légalité de la poursuite en mer contre les pirates obéit à un certain nombre de conditions. Elle doit commencer dans les eaux territoriales de l'Etat et ne doit pas avoir été interrompue, un signal visuel sonore doit être émis à distance pour permettre au navire visé de le percevoir avant qu'on ne déclenche le processus de poursuite. La poursuite devra être effectuée par des navires de guerre ou par ceux affectés à un service public de l'Etat capteur, et prendra fin à la limite des eaux territoriales d'un autre Etat. On pourrait ainsi conclure que l'exercice par l'Etat de mesures de coercition sur les navires battant son pavillon constitue une limite aux libertés instaurées dans le régime juridique de la haute mer. Certes, il arrive que ces mesures soient reconnues à certains Etats étrangers, mais un passage en revue du droit de visite est nécessaire si l'on veut que le droit de poursuite profite à la campagne anti-pirate.

Quant à l'interception ou à la poursuite des navires pirates dans les eaux territoriales, les principes de la souveraineté et de la non-ingérence dans les affaires intérieures d'un Etat qu'a institué la Charte des Nations Unies de 1945 limitent sa mise en œuvre. Toutefois, un projet de dispositions visant à écarter de la répression de la piraterie en mer territoriale les tendances souverainistes fut élaboré par un comité d'experts de la Société des Nations (SDN)¹³⁴. Mais, cette solution ne fut malheureusement pas adoptée dans les textes de 1958 et de 1982, ce qui a constitué un frein véritable à la lutte anti-pirate¹³⁵. Ces deux (2) textes sont restés muets quant à la suite à donner aux cas de poursuites débutées en haute mer, dans lesquelles les navires poursuivis se réfugient dans les eaux territoriales d'un Etat. On retient de ce silence et de l'usage habituel de la poursuite, une acceptation tacite de la solution coutumière de la pleine souveraineté des Etats sur leur territoire maritime. Cette solution reconnaît à l'Etat côtier la plénitude de sa compétence sur les navires se trouvant dans les eaux sous sa juridiction. Ainsi, seul l'Etat côtier peut exercer ou non des mesures de

l'égard de ces navires, et en haute mer, il n'appartient qu'aux autorités de cet Etat de faire appliquer sa loi. Cf. BOUDONG (M.-N.), *op.cit.*, p. 26.

¹³⁴ PELLA (V.), *op.cit.*, pp. 244-245.

¹³⁵ SOELLE MBOUNDJA (G.), *op.cit.*, p. 107.

coercition sur ledit navire et son équipage. Cette solution fait le bonheur des pirates qui trouvent refuge dans les régions instables où les Etats côtiers ne disposent généralement pas de moyens adéquats pour les réprimer¹³⁶. Aussi, convient-il de mentionner que de nombreux pirates et délinquants de mer utilisent cette faille pour se mettre à l'abri des puissances aéronavales et se réfugier dans les eaux territoriales d'un Etat. C'est le cas dans le golfe de Guinée. C'était également le cas dans les eaux somaliennes. Mais là-bas, le Conseil de Sécurité des Nations Unies a été amené à prendre de nouvelles mesures¹³⁷ au vu de la situation. En effet, dans sa résolution 1816 du 2 juin 2008, le Conseil de sécurité a instauré un « *droit de poursuite inversé* ». Toutefois, si cette solution fut considérée comme une véritable avancée dans la lutte contre la piraterie maritime, elle ne pouvait aucunement créer un droit international coutumier, si tant est que son usage était soumis à l'accord préalable du Gouvernement transitoire somalien et ne concernait que le seul cas de la Somalie.

Pour une meilleure campagne anti-pirate, il serait sage d'étendre l'application de ce remède onusien aux principaux foyers où ce phénomène est visible. Cela permettra de venir à bout de l'inertie volontaire ou non de certains pays. Il faudra également se pencher sur la question de la compétence universelle qui du fait de sa non obligatorité compromet cette campagne.

B- Une compétence universelle dénuée d'obligatorité

Dans le cadre du renforcement de la lutte contre la piraterie, il serait bénéfique de prioriser l'usage de la compétence universelle.

En effet, la compétence universelle est un système par lequel le pouvoir des tribunaux nationaux est mis en évidence en vue de protéger certaines valeurs fondamentales de la Communauté internationale en réprimant les agissements des

¹³⁶ MÉNARD (C.), *op.cit.* pp. 9-11 ; BODEWIG (K.), PAVLIDIS (A.), KÖUTS (T.), *op.cit.*, pp. 4-7 ; DIOP (D.), « Les dispositifs militaires et juridiques suffisent-ils pour venir à bout de la piraterie ? », in *Chronique du CERIUM*, 2008, pp. 1-3 ; CORDONNIER (I.), *op.cit.*, pp. 50-52.

¹³⁷ Cette formule, désignée par l'expression « *Droit de poursuite inversé* », constitue une réelle avancée dans le cadre de la lutte anti-pirate. A cet effet, les résolutions 1814 et 1816 illustrent parfaitement la mise en œuvre de cette nouvelle formule applicable au cas de la Somalie.

personnes physiques étrangères pour des offenses à l'étranger contre étrangers¹³⁸. Les tribunaux de chaque Etat ont compétence pour connaître des infractions internationales peu importe le lieu de leur commission, l'identité de la victime ou encore de l'auteur. Cette compétence découle du principe « *aut dedere aut judicare* » en vertu duquel, les Etats sont contraints, soit d'extrader vers un autre Etat, soit alors de poursuivre, et de juger eux-mêmes les auteurs de telles infractions¹³⁹. La compétence universelle¹⁴⁰ tire ses fondements du droit coutumier international¹⁴¹ et du droit conventionnel¹⁴². La répression universelle de la piraterie, codifiée à l'article 105 de la Convention de Montego-Bay de 1982, illustre bien la reconnaissance de cette compétence. Mais devant la recrudescence des actes de piraterie commis en mer depuis 2007, on regrette le fait, que les Etats puissent manquer de bases juridiques leur permettant d'exercer leur compétence juridictionnelle. De plus, l'exercice de cette compétence n'est pas obligatoire pour les Etats, bien que cela fasse partie du cadre légal de la lutte contre la

¹³⁸ LEVASSEUR (G.) et BOULOC (B.), *Procédure Pénale*, Paris, Dalloz, 1990, p. 13; SEME NDOUME (F. F.), *Les Etats Africains et le système pénal international : une étude du recours au mécanisme de la compétence universelle dans la lutte contre l'impunité en Afrique Centrale*, Mémoire de Master professionnel en relations internationales, IRIC/UYII, 2011, p. 11.

¹³⁹ SEME NDOUME (F. F.), *op.cit.*, p. 12.

¹⁴⁰ Il faut préciser *de jure* que la compétence universelle revêt deux (2) principales formes, à savoir la compétence universelle territorialisée et la compétence universelle déterritorialisée. La première se fonde sur la nécessité de rattachement à la juridiction de l'Etat, c'est le *locus deprehensionis*, c'est-à-dire le lieu de la commission de l'infraction, la présence de la victime et de l'auteur. La seconde, quant à elle, se fonde sur le fait que les tribunaux peuvent se permettre de statuer en l'absence de tout élément de rattachement territorial. *Ibid.*, p. 12.

¹⁴¹ S'agissant des fondements coutumiers de la compétence universelle, il convient de souligner que celle-ci est née à l'égard des actes commis dans les espaces non soumis à la souveraineté des Etats. C'est un principe coutumier attribuant une compétence universelle à tous les Etats à l'égard des actes tels que la piraterie commis en haute mer. *L'affaire du Lotus* (1927) portée devant la Cour Permanente de Justice Internationale (CPJI) viendra le confirmer. Cf. *Affaire du Lotus*, CPJI, 07 septembre 1927, série A, n°10, p.10.

¹⁴² Aucune Convention ne prévoyait *expressis verbis*, la compétence universelle. Aussi, au milieu du 20^e siècle, quelques conventions ont fait leur apparition. On peut énoncer quelques-unes à titre illustratif : la Convention de la Haye du 16 décembre 1970 sur la répression de la capture illicite d'aéronefs ; la Convention de Montréal du 23 septembre 1971 sur la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ; la Convention de Rome du 10 mars 1988 sur la répression d'actes illicites contre la sécurité et de la navigation maritime, Cf. SEME NDOUME (F. F.), *op.cit.*, p. 36.

piraterie, comme le relève la résolution 1918 du Conseil de sécurité du 27 avril 2010. La mise en œuvre de ce principe est délaissée à la discrétion des Etats. Ces derniers s'en servent à leur guise. Or, vu l'urgence de la situation, la projection du droit international dans les législations nationales doit être encouragée et même appliquée¹⁴³. Pour ce faire, l'obligatorité de la compétence universelle doit être affirmée. Autrement dit, l'exercice de la compétence universelle devra devenir obligatoire et s'imposer à tous les Etats. Tous les Etats engagés ou non dans la campagne anti-pirate devront exercer cette compétence obligatoirement. En attendant que soit adoptée une Convention internationale régissant la piraterie maritime, l'usage de la compétence universelle serait salutaire notamment en matière de jugement des pirates interceptés quand on sait l'incertitude des suites judiciaires en matière de lutte contre les pirates.

Paragraphe II : L'incertitude des suites judiciaires

Les suites judiciaires en matière de piraterie maritime sont incertaines en raison de son régime juridique dubitatif (A) et de la délicatesse dans le choix de la juridiction compétente (B).

A- Un régime juridique dubitatif

Le régime juridique de la piraterie maritime permettra de traiter l'incrimination de cet acte et les sanctions qui en découlent.

S'agissant de l'incrimination de la piraterie maritime, l'interprétation stricte des conventions de Genève de 1958 et de Montego Bay de 1982 permet de faire ressortir sa nature, son lieu de commission et son but.

Les actes de piraterie maritime doivent être perpétrés pour des raisons personnelles ou privées. C'est en cela que le pirate se distingue de l'insurgé, du mutin

¹⁴³ La Cour de première instance de Mombassa s'était déclarée compétente pour juger les pirates somaliens ayant été interceptés par les Etats-Unis à l'issue d'une attaque d'un navire indien. Sur le fondement de la déclaration de l'exercice de la compétence universelle, le Kenya a eu à procéder au jugement de près d'une cinquantaine de pirates entre 2009 et 2010.

et du terroriste¹⁴⁴. Dans sa matérialisation en mer, la piraterie maritime implique au moins deux (2) navires (...), à savoir un « *navire-abordeur* » et « *un navire-victime* ». On parle ainsi de « *two-ships-requirement* »¹⁴⁵. C'est à dire que ce sont des actes qui sont susceptibles d'être commis par un navire privé contre un autre navire. Ce point vient ainsi exclure les actes de violence commis par un navire de guerre ou un avion militaire. De plus, l'on peut relever que les conventions de Genève de 1958 et de Montego-Bay de 1982 punissent respectivement l'intention de commettre les actes de piraterie en leurs articles 15¹⁴⁶ et 101. Le terme intention ici, renvoie à la préparation de ces actes et l'invitation à les réaliser. L'élément connexe à l'infraction de piraterie se matérialise par la prise d'otages avec demande de rançon. Toutefois, si la nature et le but visé en matière d'actes de piraterie ne semblent pas poser de problème, son lieu de commission en pose. En effet, ce critère limite la qualification d'actes de piraterie maritime aux actes commis en haute mer. Il exclut de ce fait, tous les actes du même genre qui sont commis dans les eaux sous juridiction nationale qui, au demeurant, restent le lieu où la majorité des actes de violence en mer sont commis.

L'analyse du régime juridique de la piraterie maritime fait donc ressortir la difficulté de l'incrimination de ce phénomène. Or quand on sait que « *Nullum crimen, Nulla poena sine lege* »¹⁴⁷, il est clair qu'un effort doit être fait par chaque pour incriminer les actes de piraterie. Pour un régime juridique plus performant et réaliste, il

¹⁴⁴ L'insurgé est amené à commettre des faits de violence contre un navire dans le cadre d'une insurrection et est auteur d'un fait politique. Tandis que le mutin s'insurge contre les ordres des autorités militaires. Le terroriste commet des faits de violence suivant une idéologie ou une finalité politique à atteindre. Cf. MOUTOUS (Q.), *op.cit.*, p.77 et suivants.

¹⁴⁵ OBAMA MBEGA (J.), *op.cit.*, p.65.

¹⁴⁶ L'article 15 de la Convention de Genève de 1958 sur la Haute Mer dispose que : « *Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés :1) Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés : - a) En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord; - b) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat; 2) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate; 3) Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas 1 ou 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter ».*

¹⁴⁷ PRADEL (J.), *Droit Pénal Général*, Paris, Editions Cujas, 18^{ème} édition, 2010, p.110.

serait alors préférable de s'en remettre au Bureau Maritime International (BMI) qui a procédé à un élargissement de la notion de piraterie maritime¹⁴⁸ et qui d'ailleurs a opéré une classification des crimes perpétrés en mer¹⁴⁹.

S'agissant des sanctions relatives à la piraterie maritime, il convient de souligner que le traitement qui était destiné aux pirates n'était rien d'autre que la peine de mort. A titre d'exemple, on peut se référer à la législation française en la matière de 1825 en son article 8, au Code pénal allemand en son article 250 et à la législation chinoise en son article 374 qui en plus de la peine capitale, l'emprisonnement à vie, va jusqu'à la servitude pénale à vie¹⁵⁰. Aussi, convient-il de rappeler qu'elle a toujours été dans sa phase de jugement soumise aux juridictions internes des Etats¹⁵¹. Cette situation est déplorable. En effet, de nos jours, les législations diffèrent selon les Etats. Cette disparité législative entraîne une différence dans le traitement des auteurs d'actes de piraterie. Certains Etats sanctionnent durement cette infraction et d'autres timidement. En outre, très peu d'Etats disposent de la capacité juridique de juger les pirates¹⁵². Alors l'on se demande comment feront les Etats qui n'en disposent pas

¹⁴⁸Voir le site du BMI: [http://: www.ibm.org](http://www.ibm.org) , consulté le 12 mars 2011. Voir aussi, ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed robbery Against Ships, Report for the Period of 1 January-30 June 2009, July 2009, p. 3.

¹⁴⁹ D'abord, les vols armés de bas niveau qui sont des vols commis dans les ports, à proximité des côtes ou contre des navires en transit. Ces actes sont rangés par la CMB de 1982 dans la catégorie du brigandage. Ensuite, les attaques et vols à main armée de moyen niveau visant le trafic maritime marchand, les navires étant volés ou pillés tant en haute mer que dans la mer territoriale d'un État. Enfin, les détournements criminels majeurs organisés au niveau international par des gangs bien formés, disposant de moyens conséquents (dotés de moyens puissants) et prêts à recourir à leurs armes.

¹⁵⁰ De nos jours, la tendance étant à l'exclusion de la peine de mort dans les mœurs pénales des Etats, celle-ci ne constitue plus la peine usuellement infligée à ces hors-la-loi. Leur traitement diffère néanmoins d'une législation à l'autre, mais l'unanimité semble être acquise sur le souci de ne pas soumettre les pirates à ce châtiment suprême. Cf. PELLA (V.), *op.cit.*, p. 233.

¹⁵¹ DAVID Éric estime pour sa part qu'« Une incrimination internationale n'est rien d'autre qu'une norme internationale qui érige un comportement international en infraction réputée internationale du fait que sa source est internationale. La nature de cette source est (...) coutumière ou conventionnelle ».Cf. DAVID (É.), *op.cit.*, p. 626.

¹⁵² De plus, il faut relever que le Tribunal de BOSSASO a condamné en Octobre 2009 cinq (5) pirates capturés par les autorités françaises à cinq (5) ans de prison chacun, tandis que, d'autres étaient condamnés à huit (8) ans

quand on sait que selon le principe de la légalité il n'y a pas d'infraction ni de peine sans texte, l'interprétation stricte et la non-rétroactivité de la loi pénale¹⁵³.

Le régime juridique de la piraterie maritime est donc exposé à plusieurs obstacles qui contreviennent à son efficience. Malheureusement, les suites judiciaires en matière de piraterie maritime sont encore incertaines en raison de l'existence d'un débat autour de la juridiction compétente.

B- Une compétence juridictionnelle délicate

Le conflit de compétence pose la question de la juridiction compétente. Ce conflit survient lorsque plusieurs juridictions se déclarent compétentes pour un même acte de piraterie. Cette situation s'avère ambiguë, d'autant plus que dans le cas des infractions internationales, le régime de la répression universelle donne la compétence à tous les Etats pour l'interception des criminels. La résolution de ce problème par le droit de la mer a été effective dans les Conventions de Genève de 1958 et de Montego-Bay de 1982 conformément aux articles 19 et 105. En effet, les actes de piraterie étant perpétrés dans des lieux ne relevant de la souveraineté d'aucun Etat, tout Etat ayant capturé un navire pirate a le droit de juger son équipage. Les tribunaux dudit Etat « *seront compétents pour se prononcer sur les peines à infliger ainsi que sur les mesures à prendre sur le navire* »¹⁵⁴. Toutefois, l'Etat capteur n'est pas obligé d'exercer sa juridiction ici, il peut bien laisser l'Etat du pavillon ou de la nationalité des pirates exercer sa juridiction pénale¹⁵⁵. De plus, le manque de caractère auto-exécutoire¹⁵⁶ des

de prison chacun par un Tribunal égyptien. Ce fut le cas aussi avec le jugement des pirates condamnés aux USA courant mars 2011.

¹⁵³ CANIN (P.), *Droit pénal général*, Paris, Hachette, 2000, p. 22.

¹⁵⁴ PELLA (V.), *op.cit.*, p. 248.

¹⁵⁵ L'Etat capteur « *peut déterminer dans quelles limites il entend exercer une quelconque juridiction en matière de piraterie, soit en s'attribuant la juridiction sur les pirates (...), le navire ou les biens saisis, soit en restreignant sa juridiction à des cas plus limités, par exemple lorsque le navire piraté ou les victimes sont de sa nationalité (...)* ». Cf. MÉNARD (C.), *op.cit.*, p. 20.

¹⁵⁶ Self executing (auto-exécutoire) : caractère d'une disposition ou d'une obligation contenue dans un Traité, dont la clarté de sens et la précision induisent qu'elle peut être appliquée directement par les États sans transiter par un texte de droit interne. Il s'agit par conséquent d'un effet normatif direct en droit interne, de dispositions émanant d'un Traité qui, de ce fait, s'imposent telles à l'exécutif et à l'autorité judiciaire de l'État qui a ratifié

Conventions relatives à la piraterie est une carence susceptible d'encourager l'impunité des prévenus et susciter des doutes quant à l'efficacité de la lutte. Face à ces écueils juridiques, la coopération interétatique, notamment la conclusion d'accords de juridictions semble être une solution envisageable.

Ces accords permettront d'éviter les difficultés liées à la durée des transferts des présumés pirates et des doutes relatifs aux atermoiements des législations pénales internes en rapport avec la piraterie qui souvent entraîne la remise des prévenus aux Etats côtiers¹⁵⁷. Ces accords de juridictions (ou d'extradition) permettent à un Etat n'ayant pas procédé à la capture des pirates de les juger, sous réserve d'avoir établi sa compétence sur la question dans sa législation interne. Ces accords devront être conformes à l'article 100 de la CMB de 1982 qui recommande l'obligation de coopération dans la mesure du possible en vue de la répression de la piraterie. Ailleurs, la nécessité de juger les pirates détenus par les forces aéronavales, notamment celles de l'opération Atalante, a permis à l'Union Européenne de signer un accord de juridiction avec le Kenya, le 06 mars 2009. Ledit accord consiste en un échange de lettres permettant le transfert des pirates vers la justice kenyane¹⁵⁸.

Ces accords de juridiction peuvent être considérés comme de véritables accords d'extradition et disposent d'un bon nombre de détails tant sur la procédure de transfert que sur les mesures de protection des personnes transférées¹⁵⁹. Ces accords prévoient le libre accès des membres de l'Union Européenne aux prisonniers durant la période

ledit Traité, et dont les citoyens peuvent se prévaloir. Voir à ce sujet, ALLAND (D.), « L'applicabilité directe du droit international considérée du point de vue de l'office du juge » in *RGDIP*, 1998, pp. 203-244.

¹⁵⁷ FILLON (J.-L.), *op.cit.*, p.10.

¹⁵⁸ Avalisé le 26 février par l'Union Européenne, un accord, sous forme d'échange de lettres, a été passé, le 6 mars, avec le Kenya permettant de traduire à la justice kenyane certains des pirates ou personnes suspectées d'actes de piraterie ou de vol à main armée, appréhendés par les navires participant à l'opération militaire « Atalante » (quelle que soit leur appartenance à l'Union Européenne). (...). Cf. GROS-VERHEYDE (N.), « Opération Atalante Anti-piraterie : Des pirates très bien organisés » in *Europolitique*, n°3761, jeudi 28 mars 2009, p.19.

¹⁵⁹ GROS-VERHEYDE (N.), *op.cit.*, p.19.

de détention préventive et une série de droits pour les personnes transférées¹⁶⁰ semblables à ceux dont disposent les prisonniers dans le cadre du droit international humanitaire¹⁶¹. Un cas patent de matérialisation de cette mesure est celui de l'Allemagne qui a procédé à la remise des prévenus au Kenya, le 10 mars 2009 soit quatre (4) jours après l'entrée en vigueur de l'accord. De nos jours, ces accords sont de plus en plus admis par la Communauté internationale, notamment les Nations Unies à travers leurs diverses résolutions sur la question de piraterie¹⁶². Enfin, la nécessité de la multiplication des accords de transfèrement des pirates présumés dans le cadre d'un jugement¹⁶³ ou d'une incarcération¹⁶⁴, constituerait une aubaine pour les Etats impliqués dans la campagne anti-pirate.

Ces solutions peuvent être envisagées dans l'attente et l'espoir que les Etats du golfe de Guinée soient en mesure d'eux-mêmes juger les pirates par leurs propres tribunaux. Cependant, en dépit de l'apport significatif de ces mesures dans la lutte

¹⁶⁰ Un certain nombre de garanties sont inscrites afin que la personne transférée bénéficie de l'ensemble des droits fondamentaux (...). Toute peine doit être commuée en une peine de prison. Cf., *Ibid.*, p.9 ; OBAMA MBEGA (J.), *op.cit.*, p.20.

¹⁶¹ FILLON (J.-L.), *op.cit.*, p.10 ; MÉNARD (C.), *op.cit.*, p. 39 ; MORIN (H.), *projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer*, enregistré à la Présidence du Sénat français le 3 septembre 2009, Doc. N° 607 rectifié, p. 24 ; OBAMA MBEGA (J.), *op.cit.*, p.72.

¹⁶² On peut l'observer notamment dans les résolutions 1816, 1897 et 1910 du Conseil de sécurité des Nations Unies.

¹⁶³ Il faut reconnaître qu'une solution optimale serait surtout de reconnaître la validité du témoignage par visioconférence. Les Etats de jugement pourraient ainsi être encouragés à modifier leur code de procédure pénale pour autoriser le recours à cette technique. De plus, la visioconférence permettrait non seulement d'envisager le rapide procès des victimes et des auteurs, mais aussi à écarter ou diminuer toute forme de traumatisme psychique dû à la violence qu'a pu ressentir une victime. LANG (J.), *op.cit.*, p.22.

¹⁶⁴ Le Kenya et les Seychelles ont accepté de prendre en charge une part du volet judiciaire de la lutte contre la piraterie, avec le soutien de la communauté internationale. Ces Etats ont joué un rôle exemplaire et moteur dans la région. Ils doivent continuer à jouer ce rôle afin de montrer la voie à d'autres Etats de la région. Plus récemment, le groupe de travail juridique du Groupe de contact sur la piraterie (GT2) a exploré les modalités possibles d'accords de transfèrement entre un Etat de jugement (Seychelles, Maurice...) et l'Etat d'incarcération (Somalie). Dans le cadre de la mise en place de cette modalité, il faut préciser qu'une réunion entre les autorités seychelloises et les autorités somaliennes du GFT, du Puntland et du Somaliland, s'est tenue du 07 au 09 février 2011, avec la participation de l'ONU DC et du Président du GT2, en vue de négocier un accord de transfèrement des pirates condamnés vers la Somalie aux fins d'incarcération. *Ibid.*, p. 23.

contre la piraterie maritime, leur application reste tributaire de la volonté politique des Etats.

L'examen du cadre normatif de la coopération en matière de lutte contre la piraterie a permis de constater que tant au plan international que régional des instruments ont été adoptés pour encadrer ce mal. Cet examen a également montré que ces instruments souffrent d'importantes carences qui, si l'on y prend garde, risque de rendre ce cadre normatif inutile et partant inefficace.

Toutefois, dans la continuité de la lutte contre la piraterie maritime, un dispositif institutionnel a été mis en place pour renforcer la coopération. C'est à ce dispositif que sera consacrée la seconde partie de cette étude.

SECONDE PARTIE : UN CADRE INSTITUTIONNEL DEFAILLANT

L'intervention de la communauté internationale dans la prévention et la répression de la piraterie maritime dans le monde en général, et dans le golfe de Guinée en particulier, a favorisé la mise sur pied d'une coopération internationale en matière de lutte contre la piraterie maritime. Cette coopération a donc aménagé une dimension institutionnelle afin d'assurer son efficacité. Cependant, ce dispositif institutionnel comporte quelques lacunes que l'on perçoit tant au plan opérationnel (**Chapitre I**) qu'institutionnel (**Chapitre II**).

Chapitre I : Un cadre opérationnel hétérogène

Avec la recrudescence des actes de piraterie dans le golfe de Guinée, il a été donné d'observer l'implication de plusieurs entités, étatiques ou non étatiques, dans la lutte contre ce fléau. Bien que les Etats occupent la première place dans cette lutte, il ne faut pas sous-estimer le rôle joué par les entités non étatiques. Cependant, les initiatives de ces entités ne sont pas homogènes ce qui rend le cadre opérationnel de cette lutte hétérogène. Pour étayer cela, l'accent sera mis sur le fait que les initiatives prises par les différentes entités impliquées dans cette campagne témoignent d'une intégration oscillante (**Section I**) et superficielle (**Section II**).

Section I : Une intégration oscillante

L'intégration oscillante de cette coopération tient essentiellement à un engagement universel perplexe (**Paragraphe I**) ainsi qu'à un engagement régional laborieux (**Paragraphe II**).

Paragraphe I : Un engagement universel perplexe

La passion qui entoure la résurgence de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée a attiré l'attention de certains organes. Il s'agit d'une part, d'organes de décision et d'impulsion, essentiellement onusiens (**A**) et, d'autre part, des organes de sécurisation (**B**).

A- Un engagement onusien hésitant

Les Nations Unies¹⁶⁵ se sont beaucoup investies dans la campagne anti-pirate. On peut citer, le Conseil de sécurité, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et le Bureau Maritime International (BMI) et le secrétariat général des Nations Unies.

¹⁶⁵ L'Organisation des Nations Unies (ONU) est une organisation à vocation universelle, créée sous les cendres de la Société des Nations (SDN) à l'issue de la seconde guerre mondiale. Organisation à vocation universelle, elle intègre tous les aspects et problématiques mondiales, et est pourvue d'organes œuvrant dans divers secteurs, notamment la sécurité. Les principaux organes de l'ONU sont l'Assemblée Générale, le Conseil de sécurité, le Conseil de tutelle, le Conseil économique et social, la Cour internationale de justice et le Secrétariat général. Cf. Chapitre III, paragraphe I de la Charte des Nations-Unies du 29 juin 1945 adoptée à San Francisco aux USA.

D'abord, en ce qui concerne le Conseil de sécurité¹⁶⁶, c'est à partir de l'année 2011 que celui-ci s'est intéressé de près au phénomène de « piraterie » qui sévit dans la région du golfe de Guinée. Même si le Conseil de Sécurité n'a pas pris de mesures exceptionnelles¹⁶⁷ comme celles qu'il a prises dans le golfe d'Aden, il a tout de même élaboré un cadre juridique en rapport avec ce phénomène et a ainsi pris des mesures pour l'éradiquer dans les résolutions 2018 et 2039 adoptées respectivement en Octobre 2011 et en Février 2012. Toutefois, il peut être reproché au Conseil de Sécurité de ne s'être limité qu'à ces deux (2) résolutions dans le golfe de Guinée alors qu'ailleurs, comme dans le golfe d'Aden, celui-ci a été prolixe en termes de résolutions¹⁶⁸.

Ensuite, s'agissant de l'OMI¹⁶⁹ son rôle semble essentiellement réglementaire et normatif¹⁷⁰. Elle a ainsi permis l'adoption d'une cinquantaine de Conventions et

¹⁶⁶ Le Conseil de Sécurité est l'organe qui a la responsabilité principale du maintien de la paix et la sécurité internationales en vertu de la Charte des Nations Unies de 1945, notamment en ses articles 24 paragraphe 1 « 1. Afin d'assurer l'action rapide et efficace de l'Organisation, ses Membres confèrent au Conseil de sécurité la responsabilité principale du maintien de la paix et de la sécurité internationales et reconnaissent qu'en s'acquittant des devoirs que lui impose cette responsabilité le Conseil de sécurité agit en leur nom » et 51 « Aucune disposition de la présente Charte ne porte atteinte au droit naturel de légitime défense, individuelle ou collective, dans le cas où un Membre des Nations Unies est l'objet d'une agression armée, jusqu'à ce que le Conseil de sécurité ait pris les mesures nécessaires pour maintenir la paix et la sécurité internationales. Les mesures prises par des Membres dans l'exercice de ce droit de légitime défense sont immédiatement portées à la connaissance du Conseil de sécurité et n'affectent en rien le pouvoir et le devoir qu'a le Conseil, en vertu de la présente Charte, d'agir à tout moment de la manière qu'il juge nécessaire pour maintenir ou rétablir la paix et la sécurité internationales ».

¹⁶⁷ Cet état de chose peut se justifier par exemple par l'autorisation des Nations Unies aux Nations et Organisations internationales à intervenir et poursuivre les auteurs de piraterie dans les eaux territoriales de Somalie. Cette autorisation est soutenue par le consentement du gouvernement transitoire Somalien. Ces résolutions sont ainsi libellées: « Constatant que les actes de piraterie et les vols à main armée subis par des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large des côtes, enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menacer la paix internationale et la sécurité dans la région ».

¹⁶⁸ Le conseil de Sécurité des Nations Unies à cinq (5) résolutions dans le cadre la lutte contre la piraterie maritime dans le golfe d'Aden, notamment, la résolution 1816 du 2 juin 2008, la résolution 1838 du 7 octobre 2008, la résolution 1846 du 2 décembre 2008, la résolution du 1815 du 16 décembre 2008 et la résolution 1918 du 27 avril 2010. Voir, PANCRACIO (J.-P.), *Droit de la mer, op.cit.*, pp. 456-457.

¹⁶⁹ Avant 1975, l'OMI se faisait appeler Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime (OMCI). Dès 1975, elle prend la dénomination d'OMI. Cette organisation internationale est créée le 06 mars 1948 à Genève par voie conventionnelle. Dix (10) ans plus tard, elle devient fonctionnelle le 17 mars 1958.

protocoles et adopté plus de 700 recueils et recommandations, ayant trait à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et autres questions connexes¹⁷¹. Parmi celles-ci, l'on peut citer la Convention SOLAS¹⁷² et la Convention MARPOL¹⁷³. L'OMI a été la première institution spécialisée des Nations Unies a attiré l'attention du Conseil de sécurité des Nations Unies sur les actes de piraterie en 2005. Elle est à l'origine de l'adoption des résolutions 1816 et 1838 de 2008¹⁷⁴. Depuis 2006, l'Organisation collabore avec l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) pour promouvoir l'idée d'un "réseau fonctionnel intégré de garde-côtes", ce qui a permis à 15 des 20 États côtiers membres de l'OMAOC de signer un mémorandum d'entente sur la mise en place d'un réseau sous régional intégré de garde-côtes en Afrique de l'Ouest et du Centre. Elle invite les Etats à coopérer avec ceux du golfe de Guinée dans le but d'aider les États du golfe de Guinée à renforcer leurs capacités d'intercepter et de traduire en justice les auteurs d'actes illicites¹⁷⁵. Toutefois, son implication dans la campagne dans le golfe de guinée reste faible, une seule résolution. Un effort supplémentaire devra être fait par l'OMI si elle veut être d'un apport significatif dans cette campagne.

Le Bureau Maritime International enfin, est une division spécialisée de la Chambre de Commerce Internationale¹⁷⁶. Ce bureau est une organisation à but non

Elle est rattachée à l'ONU en tant qu'institution spécialisée dans le domaine de la navigation maritime et compte en son sein 167 Etats membres et cinquante-sept (57) ONG qui bénéficient d'un statut consultatif. L'organe directeur de cette institution est l'Assemblée qui est constituée de tous les représentants des Etats membres qui se retrouvent une fois tous les deux (2) ans.

¹⁷⁰ HUBERSON (G.) et FRECON (É.), « Pavillon noir : la piraterie maritime contemporaine », in *Le Maintien de la Paix*, Bull. n°72, UQAM, Montréal, décembre 2004, p. 3.

¹⁷¹ BOUDONG (M.-N.), *op.cit.*, p.50.

¹⁷² Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer (Convention SOLAS) adopté à Londres en 1974.

¹⁷³ Convention pour la Prévention de la Pollution par les Navires. Pour avoir la liste complète des différentes conventions adoptées sous l'égide de l'OMI, se référer au site web de l'OMI : [http:// : www.imo.org](http://www.imo.org).

¹⁷⁴ MÉNARD (C.), *op.cit.*, p. 22; BODEWIG (K.), PAVLIDIS (A.), KÖUTS (T.), *op.cit.*, p. 8.

¹⁷⁵ Résolution A.1069 (28) adoptée le 29 novembre 2013 (Point 7 de l'ordre du jour) prévention et répression de la piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée.

¹⁷⁶ La Chambre de Commerce Internationale a pour objet de représenter les intérêts des entreprises au niveau international, en prônant la liberté de circulation des biens et des services. Cette chambre est fondée en 1919, son

lucrative créée en 1981 sous l'égide de l'ONU, et avec l'aide de l'OMI. Il a pour ambition de mettre en œuvre des moyens de lutte contre toutes les formes de criminalité et de fraudes perpétrés dans le milieu maritime¹⁷⁷. Le BMI s'est donné pour principaux objectifs l'étude et la répression de la piraterie maritime¹⁷⁸. Pour ce faire, il capitalise toutes les informations recueillies au cours des enquêtes et met en place des programmes de formation qui permettent une mise à jour des compétences des membres qui le souhaitent. Le BMI édite et publie de manière périodique, des rapports concernant les questions de la piraterie maritime dans le monde sur son site internet¹⁷⁹. Ces publications périodiques constituent aujourd'hui la référence dans l'élaboration des données statistiques, des actes de piraterie dans le monde. Pour optimiser ses capacités, le BMI a créé en 1992 le Piracy Reporting Centre (PRC)¹⁸⁰ basé à Kuala Lumpur en Malaisie. L'anticipation fut juste, puisque depuis 1992, le Centre de report des actes de piraterie a recensé un nombre d'attaques en augmentation de 168%¹⁸¹. Celui-ci est financé par les contributions volontaires des compagnies de navigation, d'organismes divers et de compagnies d'assurance. En retour, il offre gratuitement ses services à tous les navires, quel que soit leur pavillon ou leur propriétaire. Le centre de notification du BMI fonctionne 24 heures sur 24, soit 365 jours par an. En étroite collaboration avec les services répressifs, le centre intervient en cas de notification de mouvements suspects de navire, d'actes de piraterie et vols à main armée en mer, où que ce soit dans le monde. Il diffuse des bulletins quotidiens faisant le point sur la situation, établis d'après les attaques de pirates enregistrées par satellites. Des rapports

Secrétariat international se trouve à Paris, et elle est composée de milliers de membres qui sont des entreprises du monde entier. Cf. BOUDONG (M.-N.), *op.cit.*, p.54.

¹⁷⁷ *Ibid.*, p. 54; OBAMA MBEGA (J.), *op.cit.*, p.93.

¹⁷⁸ BOUDONG (M.-N.), *op.cit.*, p.54

¹⁷⁹ Le lien de ce site est : <http://www.icc-ccs.org>.

¹⁸⁰ Centre de Report des actes de Piraterie. Ce centre a pour principales tâches la notification aux services répressifs, des actes de piraterie et des vols à main armée en mer ; la localisation des navires, dont des pirates se sont emparés et la récupération des cargaisons volées ; aide à traduction en justice les pirates ; aide aux propriétaires et aux équipages des navires attaqués. Il peut par exemple demander à des bâtiments de guerre de se détourner pour répondre à un appel d'urgence d'un navire. Cf. BMI-rapport annuel 2009, p. 2 ; OBAMA MBEGA (J.), *op.cit.*, p. 94.

¹⁸¹ BOUDONG (M.-N.), *op.cit.*, p. 54.

trimestriels sont envoyés aux organismes intéressés, y compris à l'OMI. Pour mieux optimiser ses services de renseignement sur ce phénomène, le BMI a institué avec la collaboration d'industriels de la sécurité, quelques outils technologiques. Parmi ces outils on peut souligner le « *Ship Loc* » qui est une sorte de moucharabieh qui fournit les renseignements via satellite au PRC mais permet également de suivre le navire piraté (c'est un engin qui est dissimulé dans un endroit secret du navire). De même, faudra-t-il ajouter le « *Secure-ship* » qui est une sorte de rempart électrique de 9.000 volts entourant le navire et empêche l'abordage¹⁸². Pour donner un maximum d'informations, le Bureau retransmet en ligne les photos des navires suspectés de s'adonner à des actes de piraterie en précisant les noms ou l'absence de nom du navire ainsi que sa description¹⁸³.

L'investissement des Nations s'est également traduit par l'envoi d'une mission d'évaluation du Secrétaire général sur la piraterie dans le golfe de Guinée, qui a été dépêchée dans la région du 7 au 24 novembre 2011. Or, quand on sait l'activité dont a fait preuve le secrétariat général des Nations unies en matière de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden, on est tout de suite tenté de croire à une minimisation du phénomène de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée.

Au regard de ce qui précède, les efforts déployés par ces organes sont moindres comparativement à l'ampleur de ce phénomène dans la région. Ils gagneraient à s'investir davantage pour l'efficacité de cette campagne. Aussi, les initiatives d'autres organes comme les organes de sécurisation semblent nécessaires pour renforcer cette campagne même si, celles-ci demeurent faibles.

¹⁸² HUBERSON (G.) et FRECON (É.), *op.cit.*, p. 4 ; BMI-rapport annuel 2009, *op.cit.* p. 39 ; MONNIER DE GOUVILLE (A. le) et BOISSON (P.), *op.cit.*, pp. 13-14.

¹⁸³ BOUDONG (M.-N.), *op.cit.*, p. 56.

B- Un engagement non onusien faible

Il s'agit de l'OIPC-INTERPOL et de l'ONUDC dont la participation active dans la campagne anti-pirate fut saluée par la Communauté internationale, notamment à travers le rapport du Secrétaire général des Nations-Unies¹⁸⁴.

INTERPOL¹⁸⁵ n'intervient dans la lutte contre la piraterie maritime que dans trois (3) domaines spécifiques : l'échange des renseignements, le développement des capacités régionales de police et la coopération avec d'autres organisations internationales et régionales¹⁸⁶.

S'agissant de l'échange des renseignements, INTERPOL collabore avec les autorités de police de tous ses pays membres chargées de la lutte contre la piraterie en vue de créer et d'alimenter des bases de données accessibles et de faciliter l'analyse des informations disponibles sur les pirates, ainsi que l'arrestation de ces derniers et l'ouverture de poursuites à leur encontre. De plus, pour ce qui est du développement des capacités régionales de police et de la coopération avec d'autres organisations internationales et régionales, INTERPOL peut travailler avec les organismes nationaux et régionaux de police¹⁸⁷, des entités des Nations Unies afin d'identifier les besoins des polices d'une région en matière de moyens et d'y répondre, ainsi que de renforcer la coopération. Par exemple, elle peut organiser à l'intention des enquêteurs, des ateliers régionaux qui contribuent à la création de réseaux de police efficaces¹⁸⁸.

¹⁸⁴ Cf. Rapport S/2009/590 du 13 novembre 2009 du Secrétaire général de l'ONU relatif à la résolution 1846, p. 3.

¹⁸⁵ Initialement appelée Commission Internationale de Police Criminelle (CIPC), le principal but d'INTERPOL est de renforcer le perfectionnement de l'assistance réciproque entre toutes les autorités de police, selon les lois des divers Etats conformément à l'article 1 du Statut de Vienne de 1923. Cette dénomination a été modifiée lors de la 25^{ème} session de l'Assemblée Générale en 1956, en même temps que son statut et son règlement intérieur. Tous les pays membres d'INTERPOL peuvent échanger des informations sensibles par l'intermédiaire de son réseau mondial sécurisé de communication (I-24/7) qui présente notamment l'intérêt de permettre le partage d'informations avec d'autres entités participant à la lutte contre la piraterie, tels que les navires.

¹⁸⁶ Rapport S/2009/590 du SGNU, *op.cit.*, pp.12-14 ; OBAMA MBEGA (J.), *op.cit.*, p. 95.

¹⁸⁷ A titre d'exemple l'on peut citer la coopération d'INTERPOL avec l'Organisation de coopération des chefs de police des États de l'Afrique de l'Est.

¹⁸⁸ Rapport S/2009/590 du SGNU, *op.cit.*, p.12.

On peut enfin relever avec le Secrétaire général des Nations Unies, qu'INTERPOL travaille en liaison avec le Département d'État des États-Unis et le Bureau des Affaires Etrangères du Commonwealth et du Royaume-Uni afin de donner l'occasion aux spécialistes des questions financières et aux décideurs de coopérer plus étroitement et de partager leur expérience et leurs informations de façon à lutter contre la piraterie maritime par le biais des mouvements de fonds.

Quant à L'Office des Nations-Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC)¹⁸⁹, c'est un organe subsidiaire des Nations Unies compétent pour aider les autorités nationales à acquérir une expertise en matière de droit pénal, d'application des Conventions internationales de lutte contre la criminalité et de normes en la matière. En matière de lutte contre la piraterie maritime, l'Office aide les États à remédier aux insuffisances de leur législation en matière de lutte contre la piraterie, ainsi qu'à renforcer leurs procédures et capacités en matière pénale. Conformément à la résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité et au mandat qui lui a été confié d'aider les États membres à lutter contre les crimes graves, l'Office a fourni un appui ciblé, et une aide au renforcement des capacités à des pays, comme le Kenya et les Seychelles, qui ont conclu un accord en vue de poursuivre les auteurs d'actes de piraterie, afin que les conditions de détention et des procès soient équitables, humains et efficaces et s'inscrivent dans un cadre juridique acceptable.

Aussi, faut-il rappeler que dans le cadre de son programme commun avec la Commission Européenne, l'ONUDC examine la législation des États et adopte des plans d'action pour la modifier si nécessaire, afin de faciliter les poursuites contre les pirates présumés. De plus, il assure une formation à des magistrats du parquet et contribue à améliorer leurs locaux ; a réalisé des travaux d'extension des tribunaux¹⁹⁰ ; à amener les témoins aux procès ; à améliorer sensiblement les conditions d'incarcération et à réduire le surpeuplement carcéral grâce à un programme de révision des décisions judiciaires, et enfin à améliorer les pratiques policières ainsi que

¹⁸⁹ Pour mieux cerner l'implication de l'ONUDC dans la lutte contre la piraterie maritime, la présente étude s'appuiera sur ses actions dans les eaux somaliennes en matière de lutte contre la piraterie maritime.

¹⁹⁰ A titre d'exemple, la construction à Mombasa d'une nouvelle salle d'audience pour les affaires de piraterie et autres affaires connexes importantes.

la manipulation des preuves. L'Office s'est aussi évertué à étendre ces mesures à tous les pays disposés à poursuivre devant les tribunaux, les auteurs présumés d'actes de piraterie afin d'alléger la charge qui pèse sur certains pays qui ont déjà accepté de le faire, notamment le Kenya. Enfin, l'Office peut fournir un appui direct pour les premières poursuites devant les tribunaux (en témoigne son action aux Seychelles) et mettre en œuvre un programme complet de soutien en vue d'éventuelles poursuites.

Ces efforts menés par ces organes dans le golfe d'Aden sont fortement appréciables. Dans cette sous-région, ces deux institutions internationales se sont réellement investis dans une coopération orientée vers la prévention et la répression de la piraterie maritime. Il serait donc appréciable que ces mêmes efforts soient déployés dans le golfe de Guinée afin de renforcer les capacités de lutte des Etats riverains. Cela assurerait une lutte efficace contre le phénomène dans la sous-région. Encore, faudrait-il que le concours des organes régionaux puisse suivre cet élan. Malheureusement, celui-ci demeure délicat.

Paragraphe II : Un engagement régional laborieux

L'examen de cet engagement permettra de mettre en lumière la rareté des initiatives conjointes entreprises par les Etats (A), puis le bilan mitigé des initiatives multilatérales régionales (B).

A- Une rareté d'initiatives bilatérales

Les Etats ont tenté de collaborer en vue de mettre en place des stratégies communes de lutte contre la piraterie maritime dans leurs eaux. Mais la plupart d'entre elles sont restées inachevées ou sans bases légales. C'est le cas de la coopération bénino-togolaise en matière sécuritaire qui se résume à des échanges d'informations et des rencontres officieuses entre les autorités des deux (2) Etats, faute de cadre juridique de coopération entre eux. A ce jour, la seule opération conjointe aboutie, reste celle dénommée « *Opération prospérité* ».

Cette opération fut initiée par la République Fédérale du Nigéria et la République du Bénin. Elle a été lancée en septembre 2011 avec pour objectif de faire

face à la piraterie en hausse dans le golfe de Guinée¹⁹¹, mais surtout à sécuriser les eaux béninoises et nigérianes. La première phase de cette opération s'est déroulée sur une période de six mois. Après cette période, un bilan devrait être fait afin de décider de la suite des actions à mener, ensemble ou non. « *Si après le bilan, il était nécessaire que l'opération se poursuive ensemble, ce sera le cas* » avait déclaré le Commandant Bola Ajibadé Mufutau. Un autre des objectifs de cette opération était de permettre au Bénin de se doter de moyens propres pour surveiller ses eaux¹⁹². Le Nigéria a mobilisé entre autres deux (2) patrouilleurs MV Chesty Puller et MV Sol 2, deux (2) hélicoptères de surveillance et cinq (5) vedettes d'attaques afin de renforcer les capacités des Forces navales béninoises dans le sens de la réussite de cette opération. En dehors du matériel au moins 600 soldats des forces navales béninoises ont été engagés pour traquer les pirates. Le bilan de cette opération est fort positif dans la mesure où seulement deux (2) attaques ont été enregistrées en 2012 au large du Bénin, contre 21 en 2011. Depuis 2013, aucune attaque n'a été enregistrée. Le Conseil de Sécurité des Nations Unies dans sa résolution 2018 d'octobre 2011, a félicité le Nigéria et le Bénin pour cette entreprise et les a exhorté à poursuivre cette coopération¹⁹³. L'« *Opération prospérité* » est l'opération la plus aboutie dans la sous-région.

Toutefois, même si le bilan de cette opération est assez éloquent¹⁹⁴, il met en lumière certaines difficultés qui risquent de décourager la duplication de ce modèle de coopération politique et militaire assez rare en Afrique subsaharienne.

¹⁹¹ « Le Bénin met un terme à l'opération prospérité, de la lutte contre la piraterie maritime », *Afriqinfos.com*, consulté le 02 décembre 2014 à 10 heures 50 minutes.

¹⁹² « Opération conjointe entre le Bénin et le Nigéria pour lutter contre la piraterie », [http:// : www.rfi.fr](http://www.rfi.fr). Publié le 29 septembre 2011, modifié le 29 septembre à 7 heures 49 minutes. Consulté le 02 décembre 2014 à 9 heures 50 minutes.

¹⁹³ Voir *résolution 2018 du Conseil de Sécurité des Nations Unies* d'octobre 2011.

¹⁹⁴ En octobre, deux (2) gros pétroliers soupçonnés de se livrer à des opérations de transbordement illégales ont été capturés et remis aux autorités béninoises, trois (3) navires de pêche et un pétrolier qui faisaient l'objet d'une tentative d'attaque par les pirates ont été secourus. Le 1er novembre, deux (2) autres navires qui effectuaient des opérations de transbordement illégales ont aussi été capturés et remis aux autorités béninoises. Cf. Lettre datée du 18 janvier 2012, adressée au Président du Conseil de sécurité par le Secrétaire général des Nations Unies, p. 7.

On remarque ainsi, l'absence de règles communes d'engagement et de comportement encadrant le déploiement des forces navales sur le théâtre d'opérations. A cela, il faut ajouter le déficit de bases navales pouvant abriter tant les ressources matérielles qu'humaines nécessaires à ce type d'opération. Enfin, pour pareille opération, les Etats doivent prévoir des centres de ravitaillement en carburant et d'entretien des navires engagés et ce sur une durée assez considérable, vu l'importance de ce phénomène dans la sous-région. Tel serait l'idéal. Mais le constat est que la pauvreté des Etats riverains fait que d'une part, ceux-ci ne peuvent pas s'engager dans pareille coopération à long terme, et d'autre part, cela rend la prolifération de ce type de coopération incertaine. Cette situation semble inquiétante dans la mesure où les initiatives multilatérales entreprises pour sécuriser les eaux du golfe de Guinée font l'objet d'un bilan mitigé.

B- Un engagement multilatéral mitigé

Selon Jean CHARPENTIER, les organisations ou institutions régionales se définissent selon leur composition, comme des organisations internationales qui ne sont ouvertes qu'à des Etats, unis par une solidarité géographique quel que soit leur domaine d'activité¹⁹⁵. Devant les multiples efforts déployés par les organisations universelles pour lutter contre la piraterie, certains regroupements régionaux ne sont pas restés en marge. Cependant, leurs actions ont connu différentes fortunes car certaines ont échoué, d'autres n'ont pas convaincu ou encore sont trop récentes pour être appréciées.

S'agissant de la CGG¹⁹⁶, il faut rappeler qu'elle a été créée en 2001 à Luanda en Angola. Ladite organisation est une institution régionale dont la finalité est de

¹⁹⁵ Il estime par ailleurs que cette solidarité peut, exceptionnellement, être plus politique, voire religieuse, que géographique. Cf. CHARPENTIER (J.), *Les institutions internationales*, Paris, Dalloz, 15^{ème} édition, p. 72.

¹⁹⁶ La Commission constitue un cadre de concertation des pays du golfe de Guinée, pour la coopération et le développement ainsi que pour la prévention, la gestion et le règlement des conflits liés à la délimitation des frontières, à l'exploitation économique et commerciale des richesses naturelles situées aux limites territoriales et notamment en cas de chevauchement des Zones Economiques Exclusives des Etats Membres. Son acte fondateur a été signé le 03 juillet 2001 à Libreville (Gabon). Les Etats membres la composant sont : la République d'Angola, la République du Cameroun, la République du Congo, la République Démocratique du Congo, la

faciliter les consultations pour prévenir, gérer et régler les conflits pouvant découler de l'exploitation des ressources naturelles à l'intérieur des frontières nationales des Etats membres. Le 29 novembre 2012, elle a signé une déclaration visant à apporter une réponse opérationnelle permanente par le biais d'une coopération régionale et un dialogue inter-Etat dans le but de faire face à la montée de la violence dans la sous-région. Notons qu'à ce jour cette réponse opérationnelle n'a pu être concrétisée et attend toujours de voir le jour.

Quant à l'OMAO¹⁹⁷, elle a adopté en octobre 2003 à Luanda la résolution n° 193/12/03 qui établit un cadre légal de coopération pour lutter contre les atteintes à la sûreté maritime. Celle-ci entend, avec l'appui de l'OMI, mettre sur pied un réseau sous-régional intégré de garde-côte aux fins de la sécurisation des espaces maritimes de la région de l'Afrique de l'ouest et du centre. Malheureusement, force est de constater qu'à ce jour ce projet est resté lettre morte. A côté de ces échecs, il existe des initiatives qui ont au moins connu un succès relatif, notamment celles de l'UE, de l'UA et de la CEEAC.

Ces dernières années, l'Union Européenne est devenue un acteur majeur dans la lutte contre la piraterie maritime, en témoigne l'implémentation de sa Politique Européenne de Sécurité et de Défense (PESD)¹⁹⁸ en 2008. L'épicentre de l'action de l'Union Européenne repose sur les aspects politiques, économiques et militaires¹⁹⁹. En effet, la multiplication des incidents de sécurité liés à la piraterie dans le Golfe de Guinée ont conduit l'UE à lancer un projet pour contrer ces menaces. A cet effet, elle a lancé le programme CRIMGO (Routes maritimes critiques du golfe de Guinée). Ce programme vise à aider un certain nombre d'Etats d'Afrique de l'ouest à sécuriser

République Gabonaise, la République de- Guinée Equatoriale, la République Fédérale du Nigeria, la République Démocratique de São Tomé et Príncipe.

¹⁹⁷ L'OMAO a été créée en 1975 et regroupe 20 Etats côtiers et 5 Etats sans littoral. Cette organisation a pour but d'assurer un service de sécurité maritime rentable pour ses Etats membres, promouvoir la sécurité et lutter contre la pollution marine.

¹⁹⁸ L'Union Européenne a été créée en vue de la réalisation d'une union monétaire et du renforcement de l'union politique. C'est le traité de Maastricht, signé le 7 février 1992, qui opère la transformation de la Communauté Economique Européenne (CEE) en Union Européenne, avec des implications sur les plans institutionnel et fonctionnel. Cf. CHARPENTIER (J.), *op.cit.*, p. 67.

¹⁹⁹ MATHIEU (J.-L.), *L'Union Européenne*, Paris, PUF, Coll. « Que Sais-Je ? », 2006, p. 40.

leurs principales routes maritimes en assurant une meilleure formation aux gardes côtes et en constituant un réseau d'échange d'information entre les nations concernées. Cet appui est mis en place dès à présent dans sept (7) Etats côtiers africains : le Benin, le Cameroun, le Gabon, la Guinée-équatoriale, le Nigéria, Sao Tomé et Principe et le Togo. Malgré toute cette bonne volonté affichée par l'UE, l'efficacité de ce projet semble limitée.

Quant à l'Union Africaine²⁰⁰, elle a réussi à se doter d'un instrument afin de sécuriser le continent. Il s'agit du protocole du Conseil de Paix et de Sécurité de l'Union Africaine (CPS). Ce protocole constitue une avancée majeure en matière de sécurisation des côtes africaines. Toutefois, un reproche peut lui être fait, celui de n'avoir pas envisagé un cadre juridique dans la lutte contre la criminalité transfrontalière et le grand banditisme au rang desquels on range la piraterie maritime. Initialement limité, le CPS cherche à s'affirmer en s'inspirant du cadre juridique et militaire mis en place par la CEEAC à travers les textes régissant la sécurité maritime. Ainsi, l'Union Africaine semble vouloir alors se défaire de l'attitude attentiste qu'on lui connaissait et qui voulait que ce soit toujours l'occident qui vienne régler ses problèmes²⁰¹. A cet effet, l'Union Africaine, lors de la 15^e session ordinaire de Kampala (Ouganda) tenue le 27 juillet 2010, a pris plusieurs décisions. Parmi celles-ci, l'on range la Décision sur l'adoption de la Charte africaine du transport maritime²⁰² et enfin la Décision sur le rapport du Conseil de paix et de sécurité sur ses activités et l'état de la paix et de la sécurité en Afrique²⁰³. Mais au jour d'aujourd'hui, les effets de ces décisions se font toujours attendre.

²⁰⁰ Mise en place sur les cendres de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA), dès 1999 par le sommet de Syrte, la nouvelle organisation (Union Africaine) conformément en son article 3 de l'Acte constitutif s'est consacrée pour principaux objectifs de : réaliser une plus grande unité et solidarité entre les pays africains et entre les peuples d'Afrique ; (...) favoriser la coopération internationale, en tenant dûment compte de la Charte des Nations Unies et de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme ; (...) promouvoir la paix, la sécurité et la stabilité sur le continent (...). Cf. article 3 de l'acte constitutif de l'Union Africaine de Lomé (Togo) du 11 juillet 2000, p. 5.

²⁰¹ OBAMA MBEGA (J.), op.cit., p.90.

²⁰² Doc.Assembley/AU 13 (XV).

²⁰³ Doc.Assembley/AU 16 (XV).

Enfin, quant à la CEEAC, elle a adopté en 2009 « une stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats du golfe de guinée » avec la signature d'un protocole prévoyant la création d'un centre régional de coordination pour la sécurité maritime en Afrique centrale (CRESMAC). La stratégie adoptée par elle, est basée sur le partage d'informations ainsi que des moyens de surveillance et d'intervention civile et militaire des Etats de la sous-région de l'Afrique centrale. Si cette initiative a été une réussite dans la sous-région de l'Afrique centrale, elle ne couvre pas cependant toute la région du golfe de guinée et bien évidemment, elle ne peut freiner tous les actes illicites perpétrés dans cette région. Par ailleurs, il convient de relever que cette initiative rencontre quelques difficultés en raison du coût élevé des opérations et de la défaillance de certains Etats membres à honorer leur engagement financier et matériel vis-à-vis de la réalisation de ce projet. A côté de ces actions qui ont connu un relatif succès, il faut ajouter celles qui, en raison de leur récente création, ne peuvent faire l'objet d'une appréciation objective.

En ce qui concerne le Centre Interrégional de Coordination (CIC), sa création fut une excellente décision. Cependant, celle-ci fait courir un risque important, celui de voir se renouveler la douloureuse expérience de la Force Africaine en Attente qui, sans être opérationnelle, a vu émerger l'idée de construire une Capacité Africaine de Réaction Immédiate aux Crises (CARIC)²⁰⁴. Ce scénario pourrait se reproduire si d'importants investissements sont accordés à la création du Centre Interrégional de Coordination alors même que les efforts de réforme ou de renforcement des capacités opérationnelles des appareils nationaux et régionaux existants ne sont pas achevés. En réalité, comment un instrument en création peut-il assurer efficacement la coordination interrégionale des dispositifs nationaux et régionaux sans réelles capacités opérationnelles ? Le processus décisionnel, dans cette conjoncture, ne se trouve-t-il pas doublement alourdi ? Pourquoi n'a-t-on pas encouragé les différentes organisations régionales à se rassembler autour de la Commission du Golfe de Guinée pour confier à cette dernière la mission de coordination et lui fournir de réelles capacités opérationnelles répondant aux exigences d'une approche globale et intégrée ? Cela aurait pu limiter le poids des contraintes financières dont plusieurs Etats membres font

²⁰⁴ NGUEMBOCK (S.), *op.cit.*, p. 4.

déjà les frais à cause de leur appartenance à de multiples organisations régionales tenues de respecter le principe d'un financement par contribution nationale. Mais il a été inauguré il y a de cela neuf (9) mois. Ce temps n'est pas encore suffisant pour juger de son efficacité.

Enfin, la CEDEAO n'est pas restée inactive face à cet acharnement contre la piraterie maritime. En effet, le vendredi 13 Mars 2015, elle a inauguré son Centre de coordination des activités maritimes multilatérales basé à Cotonou. C'est une unité de coordination qui englobe quatre (4) pays : Nigeria, Bénin, Niger et Togo. Ces quatre pays forment ce qu'on appelle « *la zone E* » ; ce qui veut dire la zone stratégique, maritime intégrée de la CEDEAO. Ce centre se consacrera à la lutte contre l'insécurité maritime sous toutes ses formes dans notre espace sous régional²⁰⁵. Un dispositif d'alerte a déjà été installé dans ce centre de commandement afin de lancer la riposte en cas de nécessité. Mais pour tourner et fonctionner à plein régime, le centre multinational maritime de coordination a besoin de plus d'équipements pour fonctionner. Si l'on ne peut déjà juger de son action, l'on peut relever au moins une satisfaction. C'est l'implication d'un pays de l'hinterland, en l'occurrence le Niger, dans la lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Cet état de chose doit servir d'exemple aux autres pays de l'hinterland qui pensent que la piraterie est l'affaire des seuls pays côtiers.

Au vu de ce qui précède, il est donné d'apprécier que cette intégration oscillante affaibli le cadre opérationnel de la lutte contre la piraterie maritime, tout comme l'intégration superficielle des différents partenaires internationaux engagés dans cette campagne.

²⁰⁵ « CEDEAO : Inauguration du Centre de coordination des activités maritimes multilatérales ». <http://www.l-integration.com/?p=8379>, consulté le 06 juin 2015 à 12 heures 11 minutes.

Section II : Une intégration superficielle

Ici, l'étude montrera que si la participation des partenaires internationaux conforte la coopération internationale, elle est avant tout faite par ceux-ci pour sécuriser leurs intérêts. Dans cette optique, **seront analysées** l'implication intéressée des partenaires classiques (**paragraphe I**), puis celle des autres partenaires impliqués dans la campagne contre la piraterie maritime (**paragraphe II**).

Paragraphe I : Une participation intéressée des partenaires classiques

Dans ce paragraphe, l'exposé de la participation française (**A**) précédera celle des Etats-Unis(**B**).

A- Une participation avide de la France

La France est présente sur les côtes atlantiques africaines depuis 1990 à travers « la mission Corymbe ». Cette mission assure des programmes de formation dans les pays côtiers. L'illustration est faite par l'exercice conjoint réalisé par les Forces Françaises au Gabon (FFG) de la base de Libreville avec l'armée gabonaise de lutte contre la piraterie en décembre 2009²⁰⁶; par son partenariat avec le Cameroun dans le domaine de la sécurité en mer en vue d'aider Yaoundé à assurer la protection de ses droits au large de ses côtes, en ce qui concerne la pêche, les installations pétrolières, la lutte contre la pollution, etc. ; et dans le domaine de la formation en coopérant à la mise en place d'une école de guerre, et en collaborant à l'encadrement des militaires camerounais destinés à participer aux opérations de maintien de la paix. La France a aussi mis en place un fonds de solidarité prioritaire dans le cadre de son projet d'« Appui à la réforme du secteur de sécurité maritime dans le golfe de Guinée» (ASECMAR) ciblant le Bénin, le Togo et le Ghana. Ce projet d'un coût de 800 000 euros, soit 524.760.000 francs CFA, s'étale sur trois ans avec comme objectif de renforcer les moyens des forces de sécurité du Bénin, du Togo et du Ghana pour leur permettre d'assurer leur sécurité maritime. La Direction de la Coopération, de la sécurité et de la défense (DCSD) du ministère français des Affaires étrangères a

²⁰⁶ Etat-major des Armées, « Gabon : exercice M'Bira 09 », <http://www.defense.gouv.fr/ema/>, 8 décembre 2009, Cf. RIOLS (A.), *Piraterie et brigandage dans le Golfe de Guinée*, Centre d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM), Université Paris 1, Sorbonne, 2011, p. 69.

collaboré avec la Guinée équatoriale à la création d'une Ecole Nationale à Vocation Régionale (ENVR)²⁰⁷. A cet effet, une école de sécurité maritime à Bata, mise en place en août 2010 pour participer à la formation dans le domaine de la sécurité maritime pour les pays du golfe de Guinée²⁰⁸.

Cependant, toutes les initiatives réalisées par la France pour sécuriser le golfe de Guinée ne poursuivent que deux buts. Premièrement, demeurer toujours le premier partenaire stratégique et militaire de ces ex-colonies présentes dans cette zone. Deuxièmement sécuriser les intérêts de certains de ses ressortissants comme le groupe Bolloré dans ladite zone. Il est donc clair que cette participation est conditionnée depuis la base et cette situation fait craindre que celle-ci ne puisse donc pas favoriser une lutte effective contre les actes de piraterie dans le golfe de Guinée.

Pour remédier à cela une implication soucieuse des causes de l'essor de la piraterie maritime dans cette sous-région doit être envisagée. Par ailleurs, outre la France, les Etats-Unis sont également parties à cette campagne. Malheureusement la participation étasunienne ne semble pas se départir de la logique française dont la protection des intérêts semble être la principale caractéristique.

B- Un engagement venal des Etats-Unis

La coopération américaine dans le golfe de Guinée s'illustre avant tout par l'African Partnership Station²⁰⁹ (APS). L'APS est un projet de formation de personnels militaires des marines d'Afrique Centrale et d'Afrique de l'Ouest. Ses missions consistent en des séjours de plusieurs semaines dans des ports successifs du littoral atlantique africain, durant lesquels ont lieu les programmes de formation. Sa première

²⁰⁷ La France en matière de coopération militaire a créé quinze (15) Ecoles Nationales à Vocation Régionale (ENVR) en Afrique, avec le soutien de partenaires. La première ENVR a été ouverte en 1997, et ce sont depuis 10 700 stagiaires africains et européens qui ont été formés dans ces écoles.

²⁰⁸ Ministère des Affaires Etrangères et Européennes, « Les Ecoles Nationales à Vocation Régionale en Afrique subsaharienne. Le soutien de la France aux efforts multilatéraux », Cellule communication de la DCSD, octobre 2009, p. 71.

²⁰⁹ L'APS a été lancée suite à une proposition individuelle en 2006, et n'intégrait pas les plans de politique extérieure.

mission eut lieu en novembre 2007 avec l'USS Fort McHenry²¹⁰. Des accords auraient déjà été conclus, entre les Gouvernements du Cameroun, du Gabon et de la Guinée Equatoriale avec le Gouvernement des USA, qui autorisent l'utilisation des installations aéroportuaires desdits pays par les forces américaines²¹¹. Depuis 2007, les Etats-Unis ont œuvré à l'amélioration du système nigérian de surveillance « Regional Maritime Awareness Capability » (RMAC) en l'aidant à installer des radars, des équipements de radio et des systèmes d'identification automatique (SIA) le long des côtes nigérianes. Les USA ont également donné au moins cinq navires, dont récemment l'ancien U.S. Coast Guard Cutter Chase, devenu le NNS Thunder en février 2012²¹². Ils soutiennent aussi les exercices de sécurité maritime, comme l'opération « *Hors Poursuite* » qui concernait les marines du Togo et du Bénin²¹³. Les USA ont organisé du 19 au 25 mars des exercices multinationaux de formations navales appelés « Obangame Express 2015 » avec la République du Congo à Brazzaville²¹⁴.

Au vu de ce qui précède, si un reproche pouvait être fait à la stratégie des USA, c'est qu'elle ne vise que quelques Etats au détriment d'autres. Cette stratégie peut inciter les Etats à une concurrence plutôt qu'à une coopération. A l'avenir il serait donc préférable de prévoir des stratégies qui impliquent tous les Etats de cette région.

Il est donc donné de voir que les Etats-Unis semblent profondément attachés à la pacification de cette sous-région. Si cela pourrait être une réalité, une autre est également à prendre en compte. En effet, les Etats-Unis possèdent de nombreuses compagnies pétrolières (Chevron, Exxon), qui de surcroît sont directement menacées

²¹⁰ POSSIO (T.-S.), *Les évolutions récentes de la coopération militaire française en Afrique*, Editions Publibook, 2007, p. 65.

²¹¹ *Ibid.*

²¹² Entretiens d'International Crisis Group, diplomates et attaché de défense américains, Lagos and Abuja, février 2012, Cf. International Crisis Group, *op.cit.*, p. 25.

²¹³ « Les bases marines du Togo et du Bénin se préparent à faire face à la piraterie dans le golfe de Guinée », *Afriqinfos*, 19 septembre 2012.

²¹⁴ « Obangame » veut dire en langue Fang « Mettons-nous ensemble ». Cet exercice est abrité de façon tournante par un pays africain, précédé par un cycle de planification de trois conférences. La phase finale se déroule souvent en mars et met en œuvre des navires de mer avec des centres opérationnels à terre pour le commandement et le contrôle et le contrôle des activités.

par les activités criminelles et pirates qui ont cours dans la sous-région. Aussi, devant représenter 25% des approvisionnements en pétrole des Etats-Unis à l'horizon 2015, contre 15% en 2010, la sécurisation de l'Afrique est devenue un pan très important de la stratégie énergétique des USA²¹⁵. Ces raisons révèlent les véritables intentions étasuniennes dans le golfe de Guinée, celles de tisser des liens militaires dans le golfe de Guinée afin de maintenir le dialogue et à favoriser une influence américaine²¹⁶ sur le long terme dans cette zone. L'éradication du phénomène de la piraterie dans cette sous-région ne semble être qu'un prétexte pour atteindre leur objectif personnel. Une telle motivation ne saurait favoriser une lutte effective contre ce mal.

Par ailleurs, la recrudescence des actes de la piraterie dans le golfe de Guinée a interpellé d'autres Etats désireux de contribuer à la pacification de cet espace. Mais à regarder de plus près, l'éradication de la piraterie ne semble pas être la cause principale de la participation de ceux-ci.

Paragraphe II : Une implication regardante des autres partenaires

La dégradation de la situation sécuritaire dans le golfe de Guinée a poussé d'autres partenaires à s'implanter dans la région afin d'aider à stabiliser la situation (A). Cependant, cette mobilisation cache une autre intention : protéger leurs intérêts présents dans la région (B).

A- Une participation supplémentaire

En dehors de la France et des USA, d'autres Etats se sont engagés dans la campagne contre la piraterie maritime. Ceux-ci ont posé diverses actions dans le cadre opérationnel de cette campagne.

S'agissant du Royaume-Uni, il fournit des aides bilatérales. Il appuie le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF), une association de compagnies pétrolières transportant des hydrocarbures par mer, pour établir un centre

²¹⁵ A cet effet, les Etats-Unis envisageraient de transférer certaines de leurs forces basées en Europe vers l'Afrique. Le Général James Jones, Supreme Allied Commander of American Forces in Europe, a confié aux journalistes au début de l'année 2003 qu'une partie de la flotte américaine, dont le rôle est de patrouiller dans la Méditerranée, pourrait en partie être redéployée dans le golfe de Guinée.

²¹⁶ Entretien avec le Vice-Amiral Magne, Etat-Major de la Marine, 1er avril 2010, Cf. RIOLS (A.), *op.cit.*, p. 72.

d'échange d'informations sur le commerce maritime (MTISC) au Ghana. Ledit Centre récolte et partage des informations sur les incidents survenant dans tout le golfe de Guinée via un site internet sécurisé. La Chine est également engagée dans cette lutte, en témoigne le don de 4 millions d'euros (2.623.800 francs CFA) fait au Bénin pour l'achat d'un bateau de patrouille en septembre 2011. Quant au Brésil, il s'est pleinement engagé dans cette campagne. La marine brésilienne a ainsi investi dans sa capacité à patrouiller et a étendu ses opérations à travers l'océan Atlantique, jusque dans les eaux africaines. A cet effet, divers navires de guerre de la marine brésilienne ont visité des ports des côtes africaines au cours de ces dernières années, visitant la Mauritanie, le Sénégal, le Ghana, l'Angola, la Namibie et encore plus récemment, le Cameroun²¹⁷. Depuis 2008, les marines de la Communauté des pays de langue portugaise (CPLP)²¹⁸ organisent un symposium tous les deux (2) ans dans l'un des pays membres, pour aborder collectivement les sujets liés à la gestion des espaces maritimes²¹⁹. A ces initiatives, il faut ajouter la ZOPACAS²²⁰. Il s'agit d'un forum pour le dialogue et la coopération entre pays d'Amérique du Sud et pays africains du pourtour de l'Atlantique Sud. Il a été créé en octobre 1986 à l'initiative du Brésil afin

²¹⁷ « Un bateau de guerre Brésilien au Cameroun », *Camnews24*, 11 septembre 2013, note de l'Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique Équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, « Sûreté et sécurité maritimes dans l'espace CEEAC : Enjeux et perspectives », GRIP, Bruxelles, 25 avril 2014, p. 16.

²¹⁸ La Guinée équatoriale a manifesté sa volonté d'intégrer la CPLC en 2010. Sa demande a été rejetée une première fois en 2012 mais pourrait être acceptée en 2014, *Agence Ecofin*, 5 mars 2014, note de l'Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique Équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, « Sûreté et sécurité maritimes dans l'espace CEEAC : Enjeux et perspectives », *ibid.*

²¹⁹ Rencontre des marines des pays lusophones au Brésil, 17 mai 2012, Questions de défense, note de l'Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique Équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, « Sûreté et sécurité maritimes dans l'espace CEEAC : Enjeux et perspectives », *op.cit.*, p. 16.

²²⁰ « Amorim propõe ações para fortalecer cooperação em defesa entre países da Zopacas (Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul) », signifie en français « Amorim propose des mesures pour renforcer la coopération de défense entre les pays de la ZPCSA (Paix de l'Atlantique Sud et Zone de coopération) », *Defensanet*, 16 janvier 2013, note de l'Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique Équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, « Sûreté et sécurité maritimes dans l'espace CEEAC : Enjeux et perspectives », *ibid.*

de promouvoir la coopération régionale dans des domaines tels que l'environnement, la défense, le maintien de la paix et la sécurité dans les 24 pays qui ont rejoint le projet²²¹. Depuis 2011, des marins venus d'Afrique du Sud, d'Angola, de la Guinée-Bissau, de Sao Tomé-et-Principe, du Mozambique, du Nigeria, du Sénégal, ainsi que de Namibie sont formés au Brésil. Enfin, l'Espagne n'est pas restée en marge. En effet, l'arraisonnement par les pirates du pétrolier espagnol *Mattheos I* en 2012 au large des côtes togolaises qui, par la suite a été délesté de 500 tonnes de sa cargaison a contraint la marine espagnole a déployé une véritable offensive diplomatico-militaire dans le sillage de la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée.

Même si les efforts de ces Etats restent pour l'instant moindres que ceux de la France et des USA, leur participation renforce d'une manière ou d'une autre la campagne anti-pirate. Toutefois, cette participation ne poursuit qu'un but : la protection de leurs intérêts dans la région.

B- Une participation empreinte d'intérêts

Le golfe de Guinée est une zone hautement stratégique, d'un point de vue à la fois énergétique et militaire. Du point de vue énergétique, le golfe de Guinée est actuellement la première région pétrolifère d'Afrique sub-saharienne avec la présence des principaux pays producteurs du continent : le Nigéria, l'Angola et la Guinée équatoriale²²². Il produit à lui seul environ 5 millions de barils de pétrole sur les 9 millions produits quotidiennement en Afrique subsaharienne²²³. Il est donc normal que la pacification d'une telle zone suscite l'implication de plus d'un Etat, et surtout quand ceux-ci y ont des intérêts. La présence du Royaume-Uni dans cette région en est une preuve. En effet, le Royaume-Uni est préoccupé à sécuriser les intérêts de ses entreprises pétrolières nationales (ses intérêts énergétiques) présents dans la région. C'est également le cas de la Chine qui a vu ses intérêts augmenter dans la région en

²²¹Les pays ayant intégré la ZOPACAS sont 3 pays d'Amérique du Sud : l'Argentine, le Brésil et l'Uruguay et 21 pays africains : l'Afrique du Sud, l'Angola, le Bénin, le Cap-Vert, le Cameroun, le Congo, la Côte-d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, le Liberia, la Namibie, le Nigeria, la République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo.

²²² ORTOLLAND (D.) et PIRAT (J.-P.), *Atlas des espaces maritimes*, Paris, 2010, p. 58.

²²³ *Ibid.*

raison de l'accroissement de sa dépendance énergétique vis-à-vis du golfe de Guinée (40 millions de tonnes en 2009 contre 28 millions en 2005). La tentative de rachat d'un joint-venture détenu par ExxonMobil et l'Etat nigérian par le biais de la société nigériane Sunrise qui représente les intérêts de la CNOOC²²⁴ en est une illustration. La CSCEC a signé en mai 2010 un accord avec la NNPC (Nigerian National Petroleum Corporation) pour la construction de trois (3) raffineries pour une production proche de 750 000 barils par jour²²⁵ sont autant de raisons qui poussent ou pousseront la Chine à s'impliquer davantage dans cette campagne. En plus des exemples du Royaume-Uni et de la Chine, il faut également souligner le cas de l'Espagne. En effet, divers arguments justifient une présence espagnole²²⁶ au large des côtes africaines : au moins 10 % du pétrole et 25 % du gaz importés par l'Espagne proviennent du golfe de Guinée et plus précisément du Nigeria. Aussi, la diplomatie maritime de l'Espagne entend-elle se positionner en tant que fournisseur de formations pour les forces navales locales, marchand de navires afin de promouvoir la vente d'équipements conçus et fabriqués par les chantiers navals espagnols, comme les avions d'entraînement et les patrouilleurs côtiers. Toutefois, si l'implication des trois Etats évoqués précédemment était liée à la protection de leurs intérêts énergétiques, il en existe d'autres qui poursuivaient d'autres objectifs. C'est le cas du Brésil qui, s'il a fait de la protection de ses intérêts maritimes et la prévention des effets des menaces sécuritaires dans l'Atlantique Sud son leitmotiv, reste tout aussi préoccupé par la présence militaire, les partenariats et les accords de défense des États-Unis, de la Chine et de l'Union européenne (notamment la France) en Afrique et principalement sur la côte ouest-africaine.

²²⁴ Michael PAURON, « Pékin fait monter les enchères au Nigeria », *Jeune Afrique*, n°2580, 20-26 juin 2010, p.70, note RIOLS (A.), *op.cit.*, p. 73.

²²⁵ BBC Afrique, « La Chine va construire trois raffineries de pétrole au Nigeria », bbcafrique.com, 7 juillet 2010, note de RIOLS (A.), *ibid.*

²²⁶ «Un navire de l'armée espagnole mène une mission de reconnaissance à partir du port de Douala », *Afriscoop*, 2 avril 2014, note Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, « Sûreté et sécurité maritimes dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives », *op.cit.*, p. 17.

En définitive, quand bien même la participation des partenaires internationaux renforce d'une manière ou d'une autre la campagne anti-pirate, cette participation ne poursuit qu'un but : la sécurité de leurs intérêts dans la région. Une telle vision ne va pas forcément dans le sens d'une lutte efficace contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Pour garantir l'efficacité de leur action, les partenaires internationaux devront se concerter et coordonner leurs actions afin d'apporter des solutions applicables à tous les Etats riverains. Ceci permettra une harmonisation des actions entreprises par toutes les entités engagées dans la lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Une approche concertée des partenaires internationaux est souhaitable surtout quand on sait que le cadre institutionnel de cette coopération paraît inefficace.

Chapitre II : Un cadre institutionnel inefficace

Le pirate est considéré comme un « *hostes humanis generis* ». Il est donc normal que le phénomène de la piraterie qui a connu un regain d'intérêt avec le rapide développement du crime organisé²²⁷ contraigne les riverains du golfe de Guinée à coopérer pour venir à bout de cette gangrène. Ainsi, cette coopération mise en œuvre pour éradiquer les actes de piraterie a prévu une dimension institutionnelle. Malheureusement, celle-ci semble faillir dans son fonctionnement (**section I**), ce qui est susceptible de l'empêcher d'atteindre son but (**section II**).

Section I : Un fonctionnement défectueux

Le mauvais fonctionnement du dispositif institutionnel de lutte contre la piraterie maritime est dû d'une part, à une collaboration énigmatique (**Paragraphe I**) et, d'autre part, à une coordination enchevêtrée (**paragraphe II**).

Paragraphe I : Une collaboration énigmatique

Ici, notre étude s'évertuera à mettre en exergue la participation restreinte (**A**) en matière de lutte contre la piraterie maritime, ainsi que de l'absence de concertation qui existe entre les entités engagées dans la lutte rendent(**B**).

A- Une participation encore restreinte

Compte tenu de la menace que la piraterie représente, on aurait pu penser que l'admission d'institutions autre que les institutions publiques dans la campagne contre ce phénomène aurait été aisée. Mais force est de constater que ce ne fut pas le cas. En effet, les Etats conçoivent très mal le fait de voir des entités privées, notamment les Sociétés Militaires Privées (SMP)²²⁸, s'investir dans la sécurisation de leur espace maritime. Ces derniers considèrent celle-ci comme une activité régaliennne que seuls les Etats doivent assurer.

²²⁷ SOELLE MBOUNDJA (G.), *op.cit.*, p. 60.

²²⁸ Une société militaire privée désigne toute société qui fournit des services et des prestations dans le domaine de la sécurité et de la défense à des Gouvernements, des organisations internationales, des organisations non gouvernementales et à des entreprises privées.

C'est d'ailleurs, la raison pour laquelle l'ensemble des acteurs des mers sont unanimes sur l'exclusion d'une privatisation de la sécurité en mer et précise les obstacles juridiques auxquels se heurtent ces sociétés²²⁹. En effet, ces sociétés privées sont considérées comme des sociétés de mercenariat²³⁰, aucune Convention internationale ne régit ni leur existence, ni leur organisation, encore moins leur mode de fonctionnement au regard du droit international²³¹ et ces sociétés militaires privées tirent leur légitimité d'un contrat²³². De plus, celles-ci font face à de nombreuses insuffisances juridiques²³³. D'abord, il n'existe aucune Convention qui régit leur place et statut au sein de la hiérarchie militaire, ensuite, le contrat liant la société militaire privée à un particulier peut être interrompu dès lors que ce dernier estime que sa sécurité se trouve mise en jeu. Enfin, le régime juridique applicable est méconnu si par exemple il arrivait qu'un employé tuait volontairement ou par accident un civil²³⁴. Toutes ces raisons justifient la volonté des Etats d'exclure les SMP de la sécurisation des espaces maritimes sous leur juridiction.

Toutefois, si cette attitude semble justifiée, elle n'en demeure pas moins très réductrice. S'il est vrai que de tels reproches peuvent être faits aux SMP, il est en

²²⁹ MÉNARD (C.), « Rapport d'information n° 1670: Pour une réponse globale à la piraterie maritime », *op.cit.*, p.57 ; BODEWIG (K.), PAVLIDIS (A.), KÖUTS (T.), *op.cit.* p. 15.

²³⁰ *Ibid.*

²³¹ Les sociétés de sécurités privées en mer ne viennent aucunement se substituer aux organisations gouvernementales (...). Cf. BONAVITA (G.), « Le rôle des sociétés de sécurité privées dans la sécurisation du détroit de Malacca (2000-2008) », *EchoGéo*, Numéro 10 | 2009, p. 4. Mis en ligne le 14 octobre 2009.

²³² MENARD (C.), *op.cit.*, p.57

²³³ La France ne reconnaît pas les SMP. Pourtant les Sociétés de Sécurité Privées (SSP) existent et elles assument de nombreuses prestations de nature sécuritaire. Chez les anglo-saxons c'est sous le vocable SMP (private military firms) que l'on retrouve une bonne partie de ces prestations. Il y aurait donc un recoupement de fait entre des activités appartenant pour les uns au champ des SMP et pour les autres au champ des SSP.

²³⁴ Embarquer des hommes armés sur les bateaux peut être assuré par ces sociétés militaires privées, toutefois leur activité a été freinée par un problème d'ordre juridique. Pour exercer leur activité et porter des armes dans les eaux territoriales d'un pays, elles ont besoin de licences de tous les pays dont les eaux territoriales sont traversées par ces navires. Si l'employé d'une société militaire privée tue par exemple un pirate indonésien dans les eaux territoriales indonésiennes, il pourrait être poursuivi devant les tribunaux locaux pour homicide. Cf. Sociétés militaires privées : plus de 100 milliards de dollars par an, *AFP*, 17 mai 2009 ; Des « mercenaires » contre la piraterie moderne, *Le Figaro*, 08 avril 2008 ; Piraterie en Somalie : armer les navires n'est pas une solution, *AFP*, 18 mai 2009.

revanche prouvé que leur participation à la campagne contre les actes de piraterie peut être d'une contribution significative.

En effet, un nombre croissant d'entreprises privées offrant des services allant de la lutte contre la piraterie maritime et de l'entraînement des forces de l'ordre, à la récupération des navires détournés et le sauvetage des membres d'équipage enlevés a vu le jour²³⁵. Aussi, l'ensemble des activités de telles entités sont-elles concentrées autour des cours sur le Code ISPS, de l'évaluation des risques et des vulnérabilités, du conseil, de la formation des forces de sécurité navales et maritimes, de la fraude aux assurances et des enquêtes sur la criminalité du fret, de la prévention, et de la gestion de crises²³⁶. Les SMP proposent plusieurs activités²³⁷, mais les principales demeurent la formation des recrues sur leurs terrains d'entraînement ; la formation des marines dans l'utilisation et la maintenance de leurs sous-marins nucléaires et l'utilisation d'escortes sur les navires de croisière dans les zones à risque. A titre illustratif, on peut citer Secopex²³⁸ et Topcat²³⁹, des sociétés investies dans la campagne anti-pirate. En outre, ces sociétés peuvent intervenir dans les zones à fort risque sécuritaire, et parfois même en zone de conflit armé.

²³⁵ SALIM CHEBLI (A.), *La piraterie maritime au début du XXIe siècle : panoramas, modes opératoires et solutions*, Mémoire pour le diplôme d'analyse de menaces criminelles et contemporaines, 3^e cycle, Université Paris II Panthéon-Assas, Institut de criminologie, juin 2009, p. 86 ; ONG-WEBB, GRAHAM (G.), *Piracy maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Institute of South-East Asian Studies ISEAS, 2006, pp.103-104.

²³⁶ *Ibid.*, pp.103-104 ; SALIM CHEBLI (A.), *op.cit.*, p.86.

²³⁷ L'évaluation des risques et conseils qui consistent en un reportage régulier sur les risques politiques, ou les études personnalisées tel que les risques portuaires, le screening des profils des recrues potentielles et la gestion des risques, etc. Cf. SALIM CHEBLI (A.), *op.cit.*, p.87.

²³⁸ Cette entreprise française de sécurité privée a signé en mai 2008 un accord avec le Président du Gouvernement fédéral de transition Abdullah Youssouf, afin d'assurer la sécurité maritime de la Somalie et de fournir un garde du corps pour le président. Cf. MÉNARD (C.), *op.cit.*, p.57 ; BODEWIG (K.), PAVLIDIS (A.), KÖUTS (T.), *op.cit.*, p. 15.

²³⁹ En novembre 2005, le Gouvernement fédéral de transition a signé un contrat de 50 millions de dollars avec la compagnie de sécurité américaine Topcat pour cibler les « bateaux-mères » utilisés par les pirates somaliens. Le déploiement de Topcat a été bloqué par le Département d'État américain, qui a jugé qu'elle violerait l'embargo sur les armes en Somalie. Cf. MENARD (C.), *op.cit.*, p. 57.

Au demeurant, même si les SMP ont été tant décriées dans leur mode de fonctionnement et surtout dans le cadre de leur statut juridique qui suscite une véritable controverse, il serait inconcevable de se priver d'une telle expertise si l'on veut mener à bien cette campagne. Pour ce faire, les Etats gagneraient à encadrer la participation desdites sociétés, notamment en établissant des règles pour régir leurs actions. Des officiers de la marine nationale pourront également être dépêchés auprès de ces sociétés pour que l'Etat ait sur leurs activités. Un regard sur ce qu'elles font.

Toutefois, il est à souligner que l'absence de concertation entre les différentes administrations rend également difficile la collaboration entre celles-ci.

B- Une absence de concertation

Au plan national, plusieurs administrations sont impliquées dans la lutte contre la piraterie maritime. Cette situation aurait pu être saluée, s'il existait une concertation entre toutes ces administrations. Malheureusement, tel n'est pas le cas. En effet, il existe un manque de collaboration sincère entre les agents des structures concernées dont les plus importantes sont : le parlement, la diplomatie, les forces de sécurité publique, la justice, les finances, l'économie, le commerce et les affaires environnementales²⁴⁰. La conséquence est que si ces différentes administrations ne s'entrechoquent, elles s'arrogent des prérogatives qui ne relèvent pas de leurs compétences. Aussi, est-il à signaler dans les pays riverains de cette zone, une faible concertation entre secteurs public et privé, notamment les armateurs, en vue de l'élaboration de stratégies efficaces contre ce fléau. L'explication probable de cette situation est que les autorités gouvernementales et la haute hiérarchie militaire estiment que ces sujets relèvent de la compétence de l'Exécutif alors que la notion de la sécurité de nos jours est pluridisciplinaire et transversale²⁴¹. L'efficacité de la campagne anti-pirate s'en trouverait donc menacée.

²⁴⁰ Institut d'Etudes de Sécurité, « Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO », novembre 2012, p. 22.

²⁴¹ TOPANOU (A.), *La piraterie maritime dans le golfe de Guinée: Réflexions sur les difficultés de la répression*, Mémoire de DEA en Droits de la Personne humaine et de la Démocratie, Université d'Abomey-Calavi, Chaire UNESCO des Droits de la Personne humaine et de la Démocratie, 2013, p. 53.

Pour une campagne efficace alors, il serait souhaitable que les différentes administrations nationales engagées dans cette campagne travaillent de concert car celle-ci requiert des compétences aussi diverses que variées. Une coopération sérieuse entre les autorités civiles et militaires doit donc être établie²⁴². A cet effet, un Conseil de lutte contre la piraterie maritime pourrait être créé pour harmoniser les efforts des différentes administrations qui participent à l'éradication de ce fléau. Ce conseil devra comprendre deux (2) organes. Un organe d'orientation et un organe de sécurisation maritime. L'organe d'orientation qui devra être composé de toutes les administrations civiles et militaires engagées dans cette campagne. Cet organe collectera les informations, mettra toutes les administrations au même niveau d'information. Il renseignera également celles-ci sur toutes les normes en vigueur en matière de lutte contre la piraterie maritime et définira les grands axes de la stratégie à adopter. Quant à l'Etat-major, il sera chargé de mettre en œuvre la stratégie adoptée par l'organe d'orientation. Il sera composé des forces publiques étatiques. Les activités de cet organe devront être coordonnées par le commandant de la marine. Compte tenu de la diversité linguistique et bureaucratique de cette région, il sera en outre privilégié dans la constitution d'une telle équipe des agents multi linguistes (anglais, portugais, espagnols etc.) qui feront office d'interprètes, si l'équipage du navire suspect visité ou le groupe de personnes arrêtées n'est pas francophone et qui renseigneront sur le mode de fonctionnement des Etats qui ne sont pas francophones. Les unités de cette force devront être établies dans les villages à proximité des côtes dans l'optique de procéder à des enquêtes afin de paralyser l'activité des commanditaires. Pour finir, un tel centre devra prévoir les modalités d'admission des acteurs privés afin de faciliter la circulation de l'information. Une telle stratégie pourrait pallier le déficit de renseignements et d'analyses pouvant permettre l'adoption d'une stratégie nationale, régionale et internationale claire et précise en vue de lutter contre ce phénomène.

L'efficacité de la campagne anti-pirate au niveau étatique se trouve être menacée par cette absence de concertation. Cela peut affecter négativement la coopération mise en œuvre pour lutter contre la piraterie maritime. Malheureusement, la difficile coordination des efforts de ces entités vient aggraver cette situation.

²⁴² *Ibid.*, p. 64.

Paragraphe II : Une coordination enchevêtrée

Pour percevoir l'enchevêtrement de la coordination des efforts menés dans le golfe de Guinée, nous mettrons en lumière l'absence de priorité commune des Etats de la région (A) avant d'aborder l'inégal engagement sous régional (B).

A- Une absence de priorité commune

Le golfe de Guinée est un espace géographique qui regroupe des Etats dont le contexte socio-économique et politique et le niveau économique différent les uns des autres²⁴³.

D'abord, la région du golfe de Guinée est constituée d'Etats aux contextes socio-économique et politique différents²⁴⁴. On y trouve des Etats relativement stables. Il s'agit des Etats comme le Ghana et le Bénin qui depuis des années ne connaissent plus le son des coups de fusil. Il existe également des Etats en situation de reconstruction post-conflit comme c'est le cas de la Côte d'Ivoire ou encore d'autres qui en interne doivent faire face à des mouvements de revendication comme le Nigéria avec le groupe « *Boko Haram* »²⁴⁵.

Ensuite, ladite région est constituée d'Etats aux niveaux de développement économique différent. On y retrouve des pays qui du fait de leur richesse en hydrocarbure connaissent un rapide développement économique. Ce sont pour la plupart des Etats exportateur d'hydrocarbures comme le Nigéria ou l'Angola ou encore la Guinée-Equatoriale. Il existe des pays qui n'ont pas cette chance, mais qui connaissent un développement fort encourageant comme le Ghana et la Côte d'Ivoire.

²⁴³ NGUEMBOCK (S.), *op.cit.*, p. 1.

²⁴⁴ *Ibid.*

²⁴⁵ Boko Haram est un mouvement insurrectionnel et terroriste d'idéologie salafiste djihadiste, originaire du nord-est du Nigeria et ayant pour objectif d'instaurer un califat et d'appliquer la charia. De 2002 à 2015, son nom officiel est Groupe sunnite pour la prédication et le djihad. Fondé par Mohamed Yusuf en 2002 à Maiduguri, et parfois qualifié de secte, prônant un islam radical et rigoriste, le mouvement a d'abord revendiqué une affiliation aux talibans afghans, avant de s'associer aux thèses djihadistes d'Al-Qaïda et de l'État islamique. Depuis la mort de Mohamed Yusuf en 2009, son leader est Abubakar Shekau. Le mouvement est à l'origine de nombreux massacres, attentats et enlèvements à l'encontre de populations civiles de toutes confessions, au Nigeria mais aussi au Cameroun. Il est responsable de crimes de guerre, de crimes contre l'humanité¹¹ et est classé comme organisation terroriste par le Conseil de sécurité des Nations unies le 22 mai 2014.

Pour terminer, on y trouve également des pays moins avancés tels que le Bénin et le Togo.

Enfin, il faut noter que tous les pays de la sous-région usagers du golfe de Guinée n'ont pas tous un débouchés sur la mer. C'est le cas des pays de l'hinterland. En raison de leur situation géographique, ces Etats semblent peu intéressés par cette campagne anti-pirate. Cependant, si certains comme le Niger ou encore le Tchad semblent se départir de cette attitude, les autres Etats de l'hinterland semblent moins enclins à s'investir dans la campagne anti-pirate dans le golfe de Guinée.

Eu égard à ce qui précède, une question mérite d'être posée : comment peut-on envisager une coordination efficace dans une région où les Etats ont des priorités différentes ? Cette question mérite d'être posée dans la mesure où ces Etats semblent opposés aussi bien par leur niveau de développement que par leur contexte socio-économique et politique. Aussi, faudra-t-il ajouter que l'implication de certains Etats dans cette campagne se fait en fonction de la proportion des attaques subies par eux. Espérer une coordination effective des efforts des entités sous régionales pour lutter contre les actes de piraterie semble compliqué vu que ceux-ci ont des traditions et des priorités économiques, politiques, diplomatiques et stratégiques différentes²⁴⁶. Cette coordination complexe fragilise le bon fonctionnement du dispositif institutionnel mise en œuvre dans le cadre de la campagne anti-pirate dans la sous-région.

Les Etats gagneraient donc à dépasser ces clivages afin de coordonner leurs efforts. La réelle volonté de coordonner leurs actions devra animer les différents Gouvernements de cette sous-région.

Par ailleurs, l'absence de priorités communes des Etats de la sous-région n'est pas le seul obstacle à la parfaite coordination des initiatives prises pour éradiquer ce mal. Le niveau d'engagement des institutions régionales l'est également.

B- Un engagement sous régional inégal

La régionalisation de la piraterie et du brigandage maritime dans le golfe de Guinée met en lumière la nécessité d'une réponse collective²⁴⁷. C'est d'ailleurs ce qui

²⁴⁶ *Ibid.*, p. 2.

²⁴⁷ International Crisis Group, *op.cit.*, p. 22.

justifie l'engagement des grands ensembles sous régionaux que sont la CEEAC, la CEDEAO et la CGG. Malheureusement, cet engagement montre que ces institutions ne sont pas sur la même longueur d'onde. Si la CEEAC a très tôt ébauché une stratégie pour sécuriser ses eaux et que la CEDEAO pose actuellement les bases d'une coopération régionale en la matière, la CGG peut être considérée comme une « coquille vide » depuis sa création en 2001.

En effet, depuis 2009, la CEEAC a initié une politique sécurisation du golfe de Guinée. Cette volonté s'est manifestée par la mise sur pied du CRESMAC basé à Pointe-Noire en République du Congo. En raison de l'immensité de la mer à protéger, la CEEAC a divisé son espace en trois (3) zones géographiques (...), allant de l'Angola au domaine maritime camerounais frontalier du Nigéria.

Les Etats de la zone D²⁴⁸ ont signé un accord de surveillance maritime de cette zone. Cet accord a été suivi de patrouilles conjointes et de l'adoption d'un plan dénommé SECMAR 1 suivi d'un autre, le SECMAR 2²⁴⁹. Ces deux plans ont permis de procéder à un inventaire des moyens navals des Etats membres, mais surtout la mise en place d'un centre multinational de coordination à Douala qui fait la liaison entre les stations de radars des pays impliqués et leurs centres opérationnels de marine. Si la CEEAC semble avancer en matière de lutte contre la piraterie maritime, tel n'est pas le cas de la CEDEAO.

En matière de coopération maritime, la CEDEAO accuse un retard important par rapport à la CEEAC²⁵⁰. Pour rattraper le temps perdu, la CEDEAO a récemment adopté une stratégie cohérente pour lutter contre l'insécurité maritime. En témoigne la récente inauguration du Centre de coordination maritime international pour la « zone E »²⁵¹. De plus, la CEDEAO entend, toujours dans le cadre de l'application de sa

²⁴⁸ La « zone D » couvre le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale et São Tomé-et Príncipe.

²⁴⁹ Le projet SECMAR a pour objet d'apporter une réponse concrète à la détection d'une menace terroriste qui utiliserait la mer, en surface, comme axe privilégié d'attaque d'un site côtier sensible.

²⁵⁰ International Crisis Group, *op.cit.*, p. 23.

²⁵¹ En effet, évoquée début septembre 2012 à Lomé et adoptée dans le cadre de l'application de la stratégie de sécurité maritime le 25 mars 2014 au sommet de Yamoussoukro, le Centre de coordination maritime international a été inauguré le vendredi 13 Mars 2015 à Cotonou, la capitale du Bénin. Ce centre de coordination

stratégie de sécurité maritime adoptée le 25 mars 2014 au sommet de Yamoussoukro en Côte d'Ivoire, créer pour les zones F et G, un centre de coordination maritime (le CRESMAO). Les mesures prises par la CEDEAO sont soit récentes, soit attendent voir le jour. Qu'en est-il de la CGG ?

S'agissant de la CGG, elle attend toujours les prérogatives que les Etats entendaient lui conférer à sa création. Aujourd'hui, la CGG est donc plus encline à se doter d'un dispositif opérationnel attendu depuis le 29 novembre 2012 afin d'apporter la réponse opérationnelle.

Il en ressort qu'il existe un écart entre ces organisations. Les trois organisations sous régionales connaissent des niveaux de coopération interétatique différents. D'emblée on a une CEEAC qui depuis 2009 essaie, non sans efforts, de mettre en œuvre une stratégie cohérente, ensuite, une CEDEAO qui s'initie maintenant à la sécurisation de ses eaux et, enfin, une CGG occupé à se doter d'un dispositif opérationnel. Les ensembles sous régionaux sont donc dans une dynamique différente, une CEEAC qui tend à parfaire sa stratégie, une CEDEAO qui expérimente la sienne et une CGG qui attend toujours d'être opérationnelle.

Pareille situation est de nature à complexifier la coordination des efforts menés par la *troïka* dans la lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Cette carence pourra être résolue si ces organisations harmonisent leurs efforts au sein du Centre Interrégional et de coordination qui a été inauguré en septembre 2014. Pour ce faire, ces derniers devront-ils la doter de moyens opérationnels de qualité afin que celle-ci acquière une véritable capacité opérationnelle pouvant lui permettre de remplir cette mission. Ceci est d'autant nécessaire vu que l'objectif que poursuit le dispositif institutionnel semble difficile à réaliser.

maritime a pour but de faire face aux menaces sécuritaires et aux autres problèmes maritimes qui secouent le littoral des eaux territoriales du Togo, du Bénin et du Nigeria, au niveau du Golfe de Guinée.

Section II : Un objectif difficilement réalisable

La réalisation de l'objectif de cette coopération est compromise en raison d'un manque de culture maritime des Etats (**paragraphe I**) et de l'absence de moyens d'actions nécessaires à la lutte contre la piraterie maritime (**paragraphe II**).

Paragraphe I : Un manque de culture maritime

La négligence de l'espace maritime des Etats (**A**) et le confinement de la campagne anti-pirate à la mer sont les preuves de l'absence de culture maritime des Etats du golfe de Guinée (**B**).

A- Un espace maritime négligé

Selon le Dictionnaire constitutionnel « *le territoire est, avec la population et le gouvernement, l'un des trois éléments constitutifs de l'Etat. Il réalise la base matérielle sur laquelle le gouvernement peut exercer son autorité, il constitue l'assise spatiale de la souveraineté de l'Etat* »²⁵². Le territoire est donc l'espace soumis à la domination de l'Etat²⁵³. Cet élément est donc très important dans la souveraineté de l'Etat. Il faut aussi rappeler que le territoire d'un Etat se compose de l'espace terrestre, de l'espace aérien et de l'espace maritime. Si les deux (2) premiers espaces ont fait l'objet d'attention particulière, on ne pourrait faire pareil constat en ce qui concerne l'espace maritime. En effet, il est établi que les Etats riverains, depuis les indépendances, n'ont pas intégré ou pas suffisamment le secteur maritime dans les priorités des politiques publiques de sécurité et de défense nationale²⁵⁴. Cela s'est donc traduit dans la plupart des pays par l'absence de dispositifs opérationnels militaires ou de sécurité dans le domaine maritime. L'exercice de l'autorité sur la mer a donc constitué une priorité secondaire. L'inclusion de la mer dans les politiques publiques de sécurité n'était un enjeu que lors des querelles frontalières²⁵⁵. Dans ce contexte, la plupart des Etats se sont contentés d'observer leur espace maritime depuis le rivage.

²⁵² DUHAMEL (O.) et MENY (Y.), *Dictionnaire constitutionnel*, Paris, PUF, 1^{ère} édition, 1992, p. 1029.

²⁵³ JACQUE (J. P.), *Droit constitutionnel et institutions politiques*, Paris, Dalloz, 9^e édition, 2012, p. 5.

²⁵⁴ NGUEMBOCK (S.), *op.cit.*, p. 2.

²⁵⁵ International Crisis Group, *op.cit.*, p. 5.

Ce délaisement de l'espace maritime au profit du territoire terrestre a créé un vide que des brigands voire des pirates, plus rompus à la navigation que les marines des Etats riverains ont comblé. Cette erreur de stratégie est due au fait que, d'une part, la territorialisation des espaces maritimes en haute mer prévue par la Convention de Montego-Bay 1982 n'avait pas été faite et, d'autre part, que les problèmes de souveraineté ou de contrôle territorial en mer, faute du manque de réflexions d'anticipation et de prospective stratégique, n'avaient guère attiré l'attention des dirigeants des indépendances²⁵⁶. La conséquence de cette stratégie fut la multiplication des actes de piraterie et des activités qui affectent aujourd'hui les économies nationales.

Cependant, les récentes découvertes pétrolières et l'insécurité sans cesse croissante dans la région ont conduit les Etats riverains à s'intéresser de plus en plus à leur espace maritime. Désormais, ceux-ci veulent affirmer leur souveraineté en mettant hors d'état de nuire les pirates ou auteurs d'actes illicites. Pour ce faire, ils n'ont pas hésité à mener une campagne contre ces hors-la-loi. Si cette initiative est à saluer parce qu'elle contribue à l'effort de sécurisation des eaux du golfe de Guinée, elle est malheureusement limitée à l'espace maritime ce qui remet en cause son efficacité.

B- Une campagne confinée à l'espace maritime

Longtemps restés de marbre par rapport à tout ce qui se passait dans leur espace maritime, les Etats du golfe de Guinée ont voulu rectifier le tir en entreprenant une campagne de lutte contre l'insécurité maritime et ainsi réaffirmer leur souveraineté sur cet espace ô combien stratégique. La campagne contre la piraterie maritime s'est matérialisée par la mise en œuvre de plusieurs types d'actions comme évoqué plus haut. Certaines furent concluantes tandis que d'autres sont à parfaire. Cette nouvelle posture des Etats riverains a semble-t-il réjouit la Communauté internationale. Mais à y voir de près, cette campagne n'est pas exempt de tout reproche. Le reproche qui peut lui être fait, c'est son confinement à un seul espace, la mer en l'occurrence. En effet, en se limitant à la mer, cette campagne peut-être viendra à bout des pirates mais pas de la piraterie car si les effets se ressentent en mer, les causes sont à chercher sur terre.

²⁵⁶ NGUEMBOCK (S.), *op.cit.*, p. 2.

Pour cela, les Etats ne doivent pas cantonner cette campagne contre les actes de piraterie seulement à la mer. Aussi, urge-t-il de mettre en œuvre une véritable offensive contre la piraterie maritime sur le territoire terrestre, en vue d'une meilleure prévention.

Pareille campagne contribuerait à sécuriser les ports, les plates-formes fixes ainsi que les installations portuaires. De même, l'urgence d'une telle campagne permettrait d'envisager des enquêtes à court ou à long terme sur le noyau central des pirates et de leurs principaux commanditaires²⁵⁷. Une telle campagne pourrait faciliter l'identification des principaux refuges des auteurs d'actes de piraterie dont l'interception en mer a échoué. Une telle opération, au regard de ses objectifs, viendrait ainsi renforcer la sûreté des personnes, des biens, et surtout des eaux qui sont en proie à de nombreuses attaques pirates. Cependant, pareille campagne n'est pas autorisée par la Convention de Montego-Bay de 1982, encore moins par les résolutions du Conseil de sécurité en matière de lutte contre la piraterie. Mais l'article 4 de la Convention SUA de 1988 fait figure d'exception, dans la mesure où elle consacre l'arrestation à terre des auteurs de l'infraction de piraterie. Ainsi, la confusion établie entre terroristes et pirates, au regard de l'esprit des dispositions de la Convention SUA de 1988, permet l'intervention²⁵⁸ à terre et mieux, le recours aux sociétés militaires privées²⁵⁹. Le volet éradication pourrait s'inscrire dans l'intervention à terre sur les sites où les pirates trouvent refuge dans la région du golfe de Guinée, même s'il risque de ne pas connaître un véritable succès, étant entendu que ce genre d'action n'est pas couvert par les résolutions du Conseil de sécurité, encore moins par l'article 100 de la Convention de Montego-Bay de 1982. Il ne serait donc pas dépourvu d'intérêt de voir

²⁵⁷ SOELLE MBOUNDJA (G.), *op.cit.*, p. 137.

²⁵⁸ Cette intervention consistera à prévenir en diffusant des informations et recommandations aux navires civils, à protéger en améliorant ou assurant la sécurité des navires cibles des pirates, à intercepter les pirates en mer avant ou après l'acte de piraterie, à réprimer en reprenant de vive force un navire piraté et à éradiquer en intervenant à terre sur les sites des auteurs d'actes de piraterie, Cf. BODEWIG (K.), PAVLIDIS (A.), KÖUTS (T.), *op.cit.*, pp.10-11.

²⁵⁹ Il convient de constater que, plusieurs sociétés militaires privées telles que le Blackwater ou Xe, Hart, Secopex ont été sollicitées dans le cadre de l'intervention à terre pour réprimer les actes pirates et terroristes. La Somalie a eu à mettre en œuvre cette solution afin que les sociétés précitées puissent opérer à terre. Cf. MÉNARD (C.), *op.cit.*, p. 33.

être appliqués ces procédés dans le golfe de Guinée même si celui-ci n'a pas donné pleine satisfaction dans le golfe d'Aden.

Pour la réussite de cette campagne anti-pirate, il serait nécessaire de privilégier l'intervention à terre dans le cadre de l'arrestation des pirates présumés. Cette solution pourrait véritablement mettre hors d'état de nuire les pirates qui sévissent dans la sous-région. Cependant, cet idéal semble compromis en raison de la difficile collaboration entre les entités engagées dans la lutte contre la piraterie maritime. Toutefois, le manque de culture maritime n'est pas le seul obstacle à la réalisation des objectifs de ce dispositif, le manque de moyens est aussi à prendre en compte.

Paragraphe II: Une absence de moyen d'actions

En matière de lutte contre les actes de piraterie, la faiblesse des moyens des Etats du golfe de Guinée se perçoit au plan humain (A) et au plan logistique(B).

A- Un capital humain déficient

Une campagne anti-piraterie suppose que les Etats touchés par ce mal pernicieux disposent de ressources humaines compétentes pour apporter des solutions efficaces. Tel ne semble pas être le cas dans la plupart des Etats du golfe de Guinée. En effet, les marines sont fréquemment confrontées à d'énormes besoins de personnel de qualité. Aucune forme de motivations autre que celles déjà prévues n'étant initiée. Les populations ne trouvent donc aucun intérêt à intégrer les marines qui sont souvent le bras opérationnel de l'Etat en mer. Les marines sont donc très souvent en situation de sous-effectif et le peu de personnes disponibles bénéficient-elles rarement de séances de recyclage²⁶⁰. Ceci parce qu'en matière de formation, elles dépendent continuellement de puissances étrangères comme les USA et la France. Le manque de sensibilisation de l'opinion publique par les Etats victimes entrave également la mobilisation des ressources humaines indispensables à la lutte contre la piraterie maritime dans la sous-région. Les administrations maritimes des Etats du golfe de Guinée sont donc confrontées à de sérieux problèmes de capacité.

²⁶⁰ TOPANOU (A.), *op.cit.*, p. 53.

En outre, il faut noter la corruption²⁶¹ et la connivence dans certains Etats des membres de l'administration avec des groupes criminels, comme autres causes de la déficience des ressources humaines engagées dans cette campagne.

Pour l'efficacité de cette coopération, il importe donc de bien former le capital humain susceptible d'y être engagé. Car, le coût de la piraterie dans le golfe de Guinée estimé à deux (2) milliards de dollars(1.184.300.000.000 francs CFA) par an et a déjà entraîné une forte diminution de la fréquentation des ports de la zone²⁶². Il serait profitable à la lutte contre la piraterie maritime de requérir à des compétences aussi diverses que variées.

Aussi, qualifié « *d'organe clé et de clé de voûte* »²⁶³, les Présidents de la République **et ses homologues** doivent-ils abandonner les questions de souveraineté et **conclure des accords de coopération militaire. Ces accords devront permettre aux chefs des forces armées de ces pays d'**organiser régulièrement des séances de formation sous régionale des cadres et agents impliqués dans la lutte contre la piraterie maritime. De telles séances de perfectionnement devraient être ouvertes à tous les cadres de l'administration publique, notamment les officiers de police judiciaire et les magistrats dont les compétences sont indispensables pour la préservation des intérêts maritimes des Etats riverains du golfe de Guinée conformément aux normes du droit international de la mer. Les Etats doivent encourager toutes les initiatives relatives aux recherches sur les potentialités de leur espace maritime.

En outre, pour rendre effective et efficace la lutte contre les actes de piraterie, il faudrait absolument mettre en place un réseau sous régional de garde-côtes intégré et constituer une force aéronavale sous régionale dissuasive.

S'agissant du réseau de garde-côtes intégré, il devra couvrir toute la zone maritime du golfe de Guinée et il sera coordonné par un comité militaire/civil pourvu

²⁶¹ Voir « Nigeria: conviction of admirals confirms navy role in oil theft », *IRIN*, 6 janvier 2005.

²⁶² Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée (7-24 novembre 2011), pp. 4-5.

²⁶³ Michel Debré, « *Discours de présentation de l'avant-projet de constitution devant le Conseil d'Etat le 27 août 1958* », in « *La constitution du 4 octobre 1958* » *Documents d'Etudes*, Droit Constitutionnel et institutions politiques, n° 1. 04, La Documentation Française, éd. 2003, p. 15, note AIVO (F. J.), *Le Président de la République en Afrique noire francophone*, Thèse de doctorat en droit, en cotutelle entre : L'Université Jean Moulin Lyon III(France) et l'Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Lyon, 26 mai 2006, p. 43.

de représentants de chaque Etat de la région. Ce comité aura pour objectif de planifier et d'ordonner les missions et d'assurer le suivi de la bonne exécution des opérations dans les eaux du golfe de Guinée. Un comité politique et de sécurité composé d'experts de la *troïka* et de l'OMAOA aura pour mission de déterminer le programme d'activités et les moyens du réseau. Le comité militaire/civil établi dans chaque pays devra rendre compte à ce comité politique et de sécurité. Un commandant des opérations assurera l'encadrement opérationnel dans chaque Etat. Ce réseau sous régional de garde-côtes intégrée aura donc pour mission d'assurer le maintien et le respect de l'ordre public en mer, y compris la prévention et la répression de la piraterie et tout autre crime en mer conformément aux lois nationales des Etats et au droit international. A cette fin, les garde-côtes seront chargés de mener des patrouilles conjointes, des opérations d'interception maritime et d'exercer des droits de poursuite dans les eaux intérieures de chaque Etat. Cela devra se faire conformément aux conditions et modalités établies par un accord régional de coopération conclu par les Etats de la CEDEAO et de la CEEAC, qui autorise et facilite leur intervention dans les espaces maritimes des Etats parties.

A ce réseau, il faudra adjoindre une force aéronavale sous régionale dissuasive dotée d'une véritable flotte commune. Cette force aura pour responsabilité de protéger les concessions pétrolières, les ressources halieutiques et minérales. Ce qui permettra le survol de l'espace maritime, la surveillance des côtes maritimes et des plateformes-fixes, la surveillance de la navigation maritime via drones et satellites. Elle permettra enfin le contrôle des passagers et même de l'équipage.

Avec le recours à de telles forces, les Etats du golfe de Guinée viendront aisément à bout de la piraterie maritime. Toutefois, la réalisation de cet objectif semble difficile à atteindre en raison de l'insuffisance des capacités logistiques coopération.

B- Une capacité logistique insuffisante

La lutte contre la piraterie maritime nécessite d'énormes moyens logistiques que malheureusement tous les Etats du golfe de Guinée ne possèdent pas. Cette analyse exposera les capacités des Etats riverains.

Pour le Nigéria, géant sous régional, sa marine possède, deux (2) frégates, une corvette, quatre (4) navires côtiers d'attaque rapide, une douzaine de patrouilleurs côtiers, deux (2) avions de surveillance maritime et cinq (5) hélicoptères²⁶⁴. La Guinée équatoriale s'est lancée dans une politique de renforcement de son armement, se dotant d'une marine considérée comme la plus performante de la sous-région, après celle du Nigeria²⁶⁵. Outre une demi-douzaine de patrouilleurs neufs, la Guinée équatoriale possède une corvette achetée à la Bulgarie, deux (2) patrouilleurs océaniques israéliens, deux (2) patrouilleurs et un grand bâtiment de débarquement et de soutien acheté à l'Ukraine. Le fleuron de la marine équato-guinéenne est sa frégate de 2 500 tonnes acquise auprès de l'Ukraine en janvier 2012²⁶⁶. Un autre Etat peut être cité est le Ghana. La marine Ghanéenne dispose de cinq (5) bâtiments de combat, deux (2) bâtiments logistiques, un (1) patrouilleur côtier et sept (7) bateaux de type « Defender », en plus d'un système de surveillance côtière (Vessel Traffic Management Information System) constitué entre autres de radars d'identification des navires et de radio en mer, pour assurer la sécurité maritime d'une zone d'environ 64 000 miles nautiques carrés²⁶⁷.

La marine ivoirienne possède pour sa part, un (1) patrouilleur côtier, trois (3) amphibies, un (1) Patra class, deux (2) remorqueurs, un (1) amphibie, cinq (5) vedettes

²⁶⁴ Nigerian Navy Equipment, Global Security, <http://www.globalsecurity.org/military/world/nigeria/navy-equipement.htm>.

²⁶⁵ « Africa's richest nation ready for war », *Africa Defense journal*, 2 juillet 2012, note de Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, « Sûreté et sécurité maritimes dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives », *op.cit.*, p. 9.

²⁶⁶ « Les marines du continent africain », *Mer et marine*, 13 mars 2013, note de Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, *Sûreté et sécurité maritimes dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives*, *op.cit.*, p. 9.

²⁶⁷ Direction de la coopération de sécurité et de défense, Ministère des Affaires Etrangères et Européennes, « La sécurité maritime, partenaires sécurité défense », in *Revue de la coopération de sécurité et de défense*, Paris, N°267, automne 2011, p.27.

(Rodman et Surf)²⁶⁸. La marine togolaise possède deux (2) vedettes type Esterel. La marine camerounaise dispose de deux (2) patrouilleurs côtiers, deux (2) amphibies, un (1) PB et six (6) vedettes Rodman²⁶⁹. La marine gabonaise possède un (1) patrouilleur, deux (2) patrouilleurs côtiers, un (1) Patra class et six (6) vedettes (Rodman). La marine béninoise possède trois (3) patrouilleurs côtiers²⁷⁰. Enfin, la marine de Sao Tome et Principe possède un (1) vedette Protecto²⁷¹. La présentation des capacités des Etats du golfe de Guinée en mer atteste de l'insignifiance de la surveillance au regard de l'étendue de l'espace maritime à couvrir²⁷².

En effet, la flotte nigériane est la plus puissante. Mais cela est relatif quand on prend en compte la taille et la puissance de cet Etat par rapport à ses voisins, encore que certains de ses navires sont non opérationnels. Le Ghana et le Gabon disposent de marines et en bon état malgré un faible nombre et un âge ancien pour le Ghana. L'ancienneté des flottes est un fait commun à tous ces Etats dans des proportions variables²⁷³. Certaines flottes sont également en mauvais état de fonctionnement, comme la marine ivoirienne ou encore l'exemple cité du Nigéria.

De telles capacités ne peuvent permettre à ces Etats d'assurer une véritable surveillance de leur façade maritime et partant de toute l'étendue du golfe de Guinée. Ainsi, il est impérieux de les renforcer par l'acquisition de matériels de pointes. L'achat de drones par exemple, pour une surveillance optimale de l'espace maritime et aérien du golfe de Guinée. Toutefois, en raison de la faible capacité des Etats et des Organisations sous régionales, la mise en œuvre efficace d'une telle stratégie doit être résolument soutenue par la Communauté internationale. Aussi, devra-t-elle aider les Etats de cette région à se doter de tels moyens. Cette aide ne devra pas être accordée individuellement à chaque Etat. Elle devra se faire plutôt dans un cadre concerté afin d'éviter un désordre dans la coopération engagée dans cette région.

²⁶⁸ RIOLS (A.), *op.cit.*, p. 60.

²⁶⁹ *Ibid.*

²⁷⁰ *Ibid.*

²⁷¹ *Ibid.*

²⁷² LUNTUMBUE (M.), « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : Défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale », *op.cit.*, p. 8.

²⁷³ RIOLS (A.), *op.cit.*, p. 61.

Conclusion

La piraterie maritime a ébranlé la Communauté internationale du fait de son expansion notamment dans le golfe de Guinée. L'urgence de lutter contre l'expansion d'une telle criminalité a conduit à la mise en place d'une coopération internationale afin d'éradiquer ce phénomène des espaces maritimes internationaux et régionaux. La présente étude s'est donc proposé d'examiner l'effectivité de la coopération internationale en matière de lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée afin de conclure à son efficacité ou non.

Pour ce faire, elle est partie du principe selon lequel cette coopération était concentrée sur des aspects juridiques et institutionnels. L'accent a été donc mis sur les règles relatives à la lutte contre la piraterie maritime, ainsi que sur l'implication de nombreuses Institutions.

Cette étude a permis d'apprécier les innovations majeures de cette coopération notamment la conduite d'opérations navales ainsi que la construction d'un centre interrégional et de coordination. Elle a également permis, de mettre en évidence l'existence de failles susceptibles de rendre inefficace cette coopération. L'analyse de l'aspect normatif de la coopération en matière de lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée révèle des insuffisances qui limitent son efficacité. Au nombre de celles-ci, l'on évoque la faiblesse de l'arsenal normatif et l'approximation dans le traitement juridique des auteurs d'actes de piraterie. L'aspect institutionnel n'est non plus exempt de lacunes. L'hétérogénéité de son cadre opérationnel, la défaillance du dispositif institutionnel en raison d'une collaboration difficile et d'une coordination absconse sont autant de failles qui compromettent les chances d'éradiquer la piraterie maritime des eaux du golfe de Guinée.

La nécessité de faire disparaître ce fléau des eaux du golfe de Guinée appelle à dépasser les carences observées dans la mise en œuvre de cette coopération dans la sous-région.

Le cadre juridique existant est susceptible d'amélioration avec des solutions à la fois à court terme avec des déclarations interprétatives et des accords auxiliaires, et à

long terme grâce à l'adoption d'une convention internationale obligatoire et exécutoire régissant la piraterie maritime.

La lutte contre la piraterie maritime exige une collaboration franche, la circulation de l'information et une coordination effective des efforts de toutes les parties engagées. Elle requiert que soit développée la culture du domaine maritime, et que l'assaut mené contre les pirates ne soit pas confiné à l'espace maritime mais qu'il soit amorcé depuis l'espace terrestre des Etats pour plus d'efficience.

De même, l'éradication de la piraterie maritime dans la sous-région requiert en qualité et en quantité des ressources humaines et matérielles.

La prise de telles mesures par la Communauté internationale contribuera véritablement à l'effort global de lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée, puis dans le monde.

La piraterie maritime n'émerge qu'en raison de l'incapacité de la plupart des Etats riverains à assurer dans les eaux sous leur juridiction la sécurité maritime et celle de la navigation. Ce phénomène décroîtra si le dispositif juridique mis en place dans le cadre de la coopération internationale se consolide. Le succès de la coopération requiert également de faire des Etats du golfe de Guinée les premiers acteurs de la sécurisation de cet espace par le renforcement notamment des ressources humaines et matérielles. Ce renforcement nécessite un développement économique que seule une véritable intégration sous régionale est à mesure d'assurer.

BIBLIOGRAPHIE

I- DICTIONNAIRES & LEXIQUES

DEBBASCH (C.), *Lexique des termes politiques*, Paris, Dalloz, 7e édition, 2001, 453p.

DUHAMEL (O.), et MENY (Y.), *Dictionnaire Constitutionnel*, Paris, PUF, 1^{ère} édition, 1992, 1111p.

CORNU (G.) (dir), *Vocabulaire juridique*, Paris, 10^{ème} édition, PUF, 2013, 1100 p.

SALMON (J.) (dir), *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant/AUF, 2001, 1198p.

II- OUVRAGES

A- OUVRAGES GENERAUX

BEURIER (J.-P.), *Droits Maritimes*, Paris, Dalloz, édition 2009, 1216 p.

CANIN (P.), *Droit pénal général*, Paris, Hachette, 2000, 160p.

CHARPENTIER (J.), *Les institutions internationales*, Paris, Dalloz, Collection Mémentos, 15^{ème} édition, 2002.

DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit International Public*, Paris, L.G.D.J, 8^{ème} édition, 2009, 1709 p.

DAVID (É.), *Eléments de droit pénal international et européen*, Bruxelles, Bruylant, Précis de la faculté de droit, Université Libre de Bruxelles, 2009, 1545p.

GONIDEC (P.-F.), *Relations internationales africaines*, Paris, Montchrestien, 1979, 322 p.

GRAWITZ (M.), *Méthodes de sciences sociales*, Paris, Dalloz, 1990, 1379p.

JACQUE (J. P.), *Droit constitutionnel et institutions politiques*, Paris, Dalloz, 9^e édition, 2012, 253 p.

KISSINGER (H.), *La nouvelle puissance américaine*, Paris, Fayard, 2006, 387p.

LANGAVANT (E.), *Droit de la mer: le cadre institutionnel, le milieu marin (océanologie et pollution)*, Paris, Cujas, 1979, 210 p.

LUCCHINI (L.) et VOELCKOEL (M.), *Droit de la mer, T. 2 : Délimitation, navigation et pêche, Vol. 2 : navigation et pêche*, Paris, Pedone, 1996, 424 p.

MATHIEU (J.-L.), *L'Union Européenne*, Paris, PUF, Collection « Que Sais-Je ? », 2006, 125 p.

MELEDJE DJEDJRO (F.), *Droit constitutionnel*, Les Editions ABC, Abidjan, 2008, 365 p.

PANCRACIO (J.-P.), *Précis Droit de la mer*, Paris, Dalloz, 1^{ère} édition, 2010, 521p.

PRADEL (J.), *Droit Pénal Général*, Paris, Editions Cujas, 18^{ème} édition, 2010, 725p.

LEVASSEUR (G.) et BOULOC (B.), *Procédure pénale*, Paris, Dalloz, 1990, 402p.

B- OUVRAGES SPECIALISES

HERMANN (W.), *Maritime piracy and anti-piracy measures: Part I: piracy increasing challenge with new dimension*, Naval forces, Career and technical education, February 2004, 123 p.

ONG Webb, GRAHAM (G.), *Maritime piracy, terrorism and securing the Malacca straits*, Singapore, Institute of Southern East Asian Studies (ISEAS), 2006, 222 p.

PANCRACIO (J.-P.), *Le défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire*, Paris, Cahiers du CEREM, n°10, juillet 2009, 60 p.

RIOLS (A.), *Piraterie et brigandage dans le Golfe de Guinée*, Centre d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM), Université Paris 1, Sorbonne, 2011.

POSSIO (T.-S.), *Les évolutions récentes de la coopération militaire française en Afrique*, Editions Publibook, 2007, 452 p.

III- ARTICLES DE REVUES

ALLAND (D.), « L'applicabilité directe du droit international considéré du point de vue de l'office du juge » in *RGDIP*, 1998, pp. 203-244.

ATONFACK GUEMO (C. S.), « La mutualisation des moyens de lutte contre les actes de piraterie dans la sous-région CEEAC » in *Terrorisme et Piraterie : de*

nouveaux défis sécuritaires en Afrique Centrale, CREPS, FES, PUA, mars 2010, pp. 123-147.

AUZON (O. d'), « Piraterie maritime : l'Afrique à l'abordage ! », *Fondation pour la recherche scientifique*, note N°03/ 2015, pp. 1-12.

BONAVITA (G.), « Le rôle des sociétés de sécurité privées dans la sécurisation du détroit de Malacca (2000-2008) » in *EchoGéo*, Numéro 10 | 2009, pp. 1-6.

CORDONNIER (I.), « La piraterie en Asie du sud-est » in *Revue internationale et stratégique*, Dalloz, n° 43, 2001, pp. 48-54.

DIOP (D.), « Les dispositifs militaires et juridiques suffisent-ils pour venir à bout de la piraterie ? » *Chronique du CERIU*M, 2008, pp. 1-16.

GARIBIAN (S.), « Hostes Humani Generis : les pirates vus par le droit » in *revue critique*, n°733-734, juin-juillet 2008, pp. 470-479.

GUILFOYLE (D.), « Counter-piracy law enforcement and human rights » in *International and Comparative Law Quarterly*, volume 59, n°1, Janvier 2010, pp 141-169.

HUBERSON (G.) et FRECON (É.), « Pavillon noir : la piraterie maritime contemporaine » in *Le Maintien de la Paix*, Bull. n°72, UQAM, Montréal, décembre 2004, pp. 1-5.

LEBEURRE-KOENIG (J.-F.), « Utilisation pacifique des mers et océans » in *Bulletin d'études de la marine*, n°18, juillet 2000, pp 30-32.

LE MONNIER DE GOUVILLE (A.) et BOISSON (P.), « La prévention des actes de piraterie et de terrorisme à bord des navires » in *la revue Mare Liberum*, n°1, avril 2004, pp. 12-20.

LUNTUMBUE (M.), « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale », Bruxelles, GRIP, 30 septembre 2011, pp.1-12.

LUNTUMBUE (M.), « Criminalité transfrontalière en Afrique de l'Ouest : Cadre et limites des stratégies régionales de lutte », Bruxelles, GRIP, 9 octobre 2012, pp. 1-17.

MAUD (H.), « La piraterie maritime dans le golfe d'Aden : état des lieux », Bruxelles, GRIP, 16 septembre 2010, pp. 2-11.

MOUELLE KOMBI (N.), « Les tâches prioritaires de la diplomatie : la sécurité par le droit international » *Revue Camerounaise de Relations Internationales* (RCRI), IRIC, n°1, Vol.3, février 1996, pp. 51-71.

Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique Équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, « Sûreté et sécurité maritimes dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives », Bruxelles, GRIP, 25 Avril 2014, pp. 1-20.

PELLA (V.), « La répression de la piraterie » in *RCADI*, 1927, pp. 146- 275.

IV- THESES ET MEMOIRES

AIVO (F. J.), *Le Président de la République en Afrique noire francophone*, Thèse de doctorat, en cotutelle entre : L'Université Jean Moulin Lyon III(France) et l'Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Lyon, 26 mai 2006, 626p.

BOUDONG (M.-N.), *La piraterie maritime moderne*, Mémoire de Master II professionnel, Droit maritime et des transports, faculté de droit et de science-politique d'Aix-Marseille, Université Paul Cézanne III, Centre de droit maritime et des transports, 2008-2009, 132p.

CHICHKINE (P.), *Terrorisme et droit maritime*, Mémoire de Master II de droit maritime et des transports, Université d'AIX-Marseille III, faculté de droit, Centre de Droit Maritime et des Transports (CDMT), 2007-2008, 72 p.

SOELLE MBOUNDJA (G.), *La coopération internationale en matière de lutte contre la piraterie maritime au large des côtes orientales africaines*, Mémoire de Master professionnel en relations internationales, option Diplomatie, Yaoundé, UYII, IRIC, novembre 2011, 209 p.

MAHMOUD (E.-K.), *La compétence universelle*, Mémoire de Master II en droit international, Université de Mohamed Ier, Maroc, 19 p.

MOROSI (A.), *La mise en application du Code ISPS*, Mémoire de Master II, Droit maritime et des transports, Faculté de droit et de science politique, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université de Paul Cézanne, Aix en Provence, 2005, 123 p.

MOUTOUS (Q.), *L'océan indien, nouvel axe géostratégique : Les enjeux de la piraterie maritime au large de la Corne de l'Afrique*, Mémoire de recherches, Institut d'Etudes Politiques de Toulouse, 2010, 111 p.

OBAMA MBEGA (J. C.), *La lutte contre la piraterie en haute mer : évolutions récentes*, Mémoire de DEA en Droit International Public et Communautaire, Yaoundé, Université de Yaoundé II, FSJP, avril 2010, 139 p.

SALIM CHEBLI (A.), *La piraterie maritime au début du XXI^e siècle : panoramas, modes opératoires et solutions*, Mémoire pour le diplôme d'analyse de menaces criminelles et contemporaines, 3^e cycle, Université Paris II Panthéon-Assas, Institut de criminologie, juin 2009, 136 p.

SEME NDOUME (F. F.), *Les Etats africains et le système pénal international : une étude du recours au mécanisme de la compétence universelle dans la lutte contre l'impunité en Afrique Centrale*, Mémoire de Master professionnelle en relations internationales, option Diplomatie, IRIC/UYII, 2011, 162 p.

TOPANOU (A.), *La piraterie maritime dans le golfe de Guinée : Réflexions sur les difficultés de la répression*, Mémoire de DEA en Droits de la Personne humaine et de la Démocratie, Université d'Abomey-Calavi, Chaire UNESCO des Droits de la Personne humaine et de la Démocratie, 2012, 100 p.

V - COLLOQUES

Actes du colloque « La piraterie : menace stratégique ou épiphénomène », Fondation pour la Recherche stratégique, journée du 07 décembre 2009, 85 p.

FILLON (J.-L.), « La piraterie maritime au XXI^e siècle : défis et réponses, l'ampleur des enjeux juridiques », colloque du Club Sup. Mer, CESM, mars 2009, 11 p.

NGUEMBOCK (S.), « La construction du multilatéralisme sécuritaire dans le golfe de Guinée : les risques potentiels d'une hypertrophie institutionnelle », Conférence internationale sur la sécurité dans le Golfe de Guinée Institut Portugais des Relations Internationales – Institut Diplomatique du Ministère des Affaires Etrangères, Lisbonne, le 11 juillet 2014, 4p.

VI- RAPPORTS OFFICIELS

International Crisis Group, « Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque », Rapport Afrique N°195, 12 décembre 2012.

BODEWIG (K.), PAVLIDIS (A.) et KÕUTS (T.), « Le rôle de l'Union Européenne dans la lutte contre la piraterie », Rapport (C/2037) présenté à la 56^{ème} session de l'AESD, 06 mai 2009, 24 p.

ICC-IMB, « Piracy and Armed Robbery Against Ships », Annual Report 1 January-31 December 2009, January 2010, 107 p.

Institut d'Etudes de Sécurité, « Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO », novembre 2012, p. 22.

La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest et le Centre pour le Contrôle Démocratique des Forces Armées (CEDEAO-DCAF) à l'usage des parlementaires ouest-africains, « Contrôle parlementaire du secteur de la sécurité ». Institut de Recherche Stratégique de l'Ecole Militaire, recomposition stratégiques, bilan de l'année 2011, 2011.

LANG (J.), « Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire Général des Nations-Unies pour les questions liées à la piraterie au large des côtes somaliennes », 18 janvier 2011, 52 p.

MENARD (C.), « Rapport d'information n° 1670: Pour une réponse globale à la piraterie maritime », Assemblée Nationale, Commission de la Défense, mai 2009, 125 p.

Secrétariat Général de l'ONU, « Rapport de la mission d'évaluation des Nations Unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée », (7-24 novembre 2011), 22 p.

VII- CONVENTIONS ET AUTRES TEXTES JURIDIQUES

Accord multilatéral relatif à la coopération visant à éradiquer la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites dans les régions au large des côtes d'Afrique de l'ouest et d'Afrique centrale, in [http:// : www.congo-site.com](http://www.congo-site.com);

Charte des Nations Unies et le Statut de la Cour Internationale de Justice du 25 juin 1945 adoptés à San-Francisco aux Etats-Unis, in [http// : www.un.org](http://www.un.org);

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) du 12 décembre 2002, in [http// : www.imo.org](http://www.imo.org) ;

Convention de Genève sur la Haute mer du 29 Avril 1958, in [http // : www.un.org](http://www.un.org);

Convention de Montégo-Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer, in [http // : www.un.org](http://www.un.org);

Convention internationale contre la prise d'otages du 17 décembre 1979, in [http// : www.unodc.org](http://www.unodc.org) ;

Convention sur la Répression d'actes illicites pour la sécurité de la navigation maritime, adoptée à Rome le 10 mars 1988 et son protocole de 2005, in [http// : www.un.org](http://www.un.org) ;

Mémorandum d'entente entre la Communauté Economique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Commission du golfe de Guinée (CGG) sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'ouest, 2013, in [http// : unoca.unmissions.org](http://unoca.unmissions.org);

MORIN (H.), Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, enregistré à la Présidence du Sénat français le 3 septembre 2009, (Doc. N° 607), 33p, in [http//: www.assemblée-nationale.fr](http://www.assemblée-nationale.fr);

Regional Cooperation Agreement on combating piracy and armed robbery against ships in Asia, adopté en 2004 et entré en vigueur en novembre 2006, in [http// : www.sciencespo-toulouse.fr/.../com.univ.collaboratif.utils.LectureFichier](http://www.sciencespo-toulouse.fr/.../com.univ.collaboratif.utils.LectureFichier);

Résolution A.545(13) Adoptée en novembre 1983 par l'Assemblée de l'OMI, in [http// : www.imo.org](http://www.imo.org) ;

Résolution A.683(17) sur la « Prévention et répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires », adoptée en 1991 par l'Assemblée de l'OMI, in [http// : www.imo.org](http://www.imo.org) ;

Résolution A.922 (22) intitulée « recueil des pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires», adoptée le 29 novembre 2009 par l'Assemblée de l'OMI, in [http// : www.imo.org](http://www.imo.org) ;

Résolution A.1002(25) sur « la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes » de l'OMI, in [http:// : www.imo.org](http://www.imo.org) ;

Résolution A.1069(28) portant prévention et répression de la piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée, adoptée le 29 novembre 2013, in [http// : www.imo.org](http://www.imo.org) ;

Résolution 1816, adoptée par le Conseil de Sécurité, le 2 juin 2008, in [http // : www.un.org](http://www.un.org) ;

Résolution 2018 du Conseil de Sécurité, 31 octobre 2011, in [http // : www.un.org](http://www.un.org) ;

Résolution 2039 du Conseil de Sécurité, 29 février 2012, in [http // : www.un.org](http://www.un.org).

VIII- WEBOGRAPHIE

FEDIACHINE (A.), « L'ONU : un code pénal pour juger les pirates ? », *RIA Novosti*, 25 mai 2010. <http://fr.rian.ru/discussion/20100525/186763544.html>. Consulté le 2 Février 2015 à 12 heures.

GROS-VERHEYDE (N.), « Opération Atalanta anti-piraterie : Des pirates très bien organisés » in *Europolitique*, n°3761, 28 mai 2009, pp. 12-13. En ligne : [http// : www.europolitique.info](http://www.europolitique.info). Consulté le 23 Mars 2015 à 10 heures 15 minutes.

NTAMACK EPOH (P. S.), « Piraterie en Somalie: quelles causes avec quels remèdes ? » in *Continental News*, 22 avril 2009, pp.1-7. En ligne : [http// : www.continentalnews.fr](http://www.continentalnews.fr). Consulté le 5 mars 2015 à 8 heures.

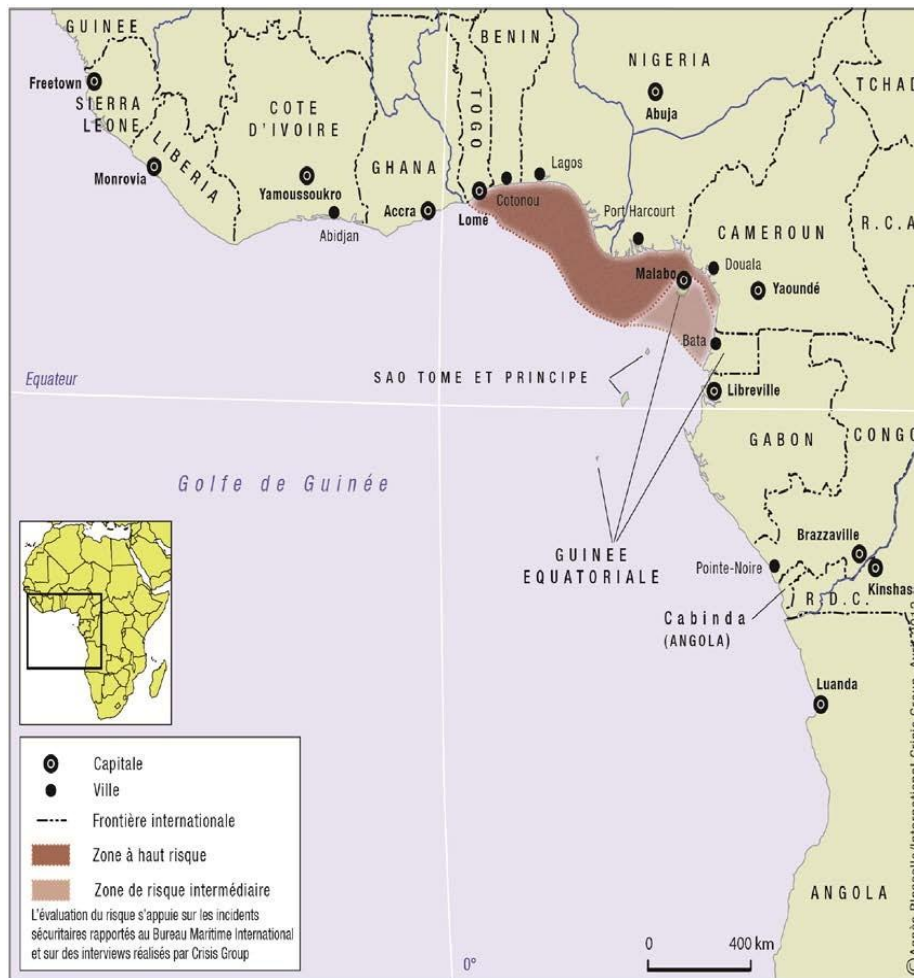
SAURIOL (M.), « Piraterie et terrorisme maritime : l'urgence de la modernisation du droit », Equipe de recherche sur le terrorisme et l'antiterrorisme (ERTA), 2006, pp-2-9. En ligne : [http// : www.erta-tcrg.org/ottawa/piraterie.htm](http://www.erta-tcrg.org/ottawa/piraterie.htm). Consulté le 12 novembre 2014 à 9 h 15 minutes.

TABLE DES ANNEXES

Annexe I : Carte du golfe de Guinée

Annexe II : Projet d'accord multilatéral relatif à la coopération visant à éradiquer la piraterie, les vols à mains armées commis en mer et autres activités maritimes illicites dans les régions au large des côtes d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale

Annexe III : Mémoire d'entente entre la Communauté Economique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO) et la Commission du golfe de Guinée (CGG) Sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'ouest.



ANNEXE I : Carte du golfe de Guinée

Annexe III

Accord multilatéral relatif à la coopération visant à éradiquer la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites dans les régions au large des côtes d’Afrique de l’ouest et d’Afrique centrale.

Les Parties au Présent Accord,

Gardant à l’esprit la nature complexe de la détection, de la dissuasion et de l’éradication des activités illégales en mer, au large des côtes d’Afrique de l’Ouest et d’Afrique centrale ; Reconnaisant l’importance du renforcement et de l’amélioration de moyens juridiques de coopération internationale en vue d’éliminer la piraterie, des vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites ;

Exprimant leurs profonde inquiétude face à la menace que la piraterie et les vols à main armée commis en mer dans le (golfe de Guinée) (la région) posent à la navigation internationale, la sécurité et la sécurité économique des Etats de la région ainsi qu’aux équipages et autres particuliers ;

Accueillant avec satisfaction à cet égard la résolution 2039 (2012) du Conseil de sécurité de l’Organisation des Nations Unies qui prie instamment les Etats de la région de prendre rapidement des mesures contre cette menace aux niveau national et régional par l’élaboration de stratégies maritimes, notamment une stratégie régionale contre la piraterie et un cadre juridique pour la prévention et la répression de la piraterie et des vols à main armée commis en mer ;

Tenant compte de la nécessité urgente d’une coopération internationale visant à éradiquer le trafic illicite, notamment celui qui est reconnu dans la Convention de 1988 des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (ci-après dénommée « la Convention de Vienne »), dans la Convention pour la répression d’actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988 (Convention SUA) et ses protocoles, dans la Convention de 1982 des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) et en vertu du droit international coutumier ;

Remarquant avec préoccupation le caractère impératif de prévenir et d’éliminer de telles formes de trafic illicite, d’autant plus que toutes lesdites formes de trafic illicite constituent une menace grave à la santé et au bien-être des êtres humains, qu’elles

nuisent aux fondements économiques, culturels et politiques de la société et menacent la stabilité, la sécurité et la souveraineté des Etats ;

Rappelant que la Convention de Vienne requiert que les Parties envisagent de conclure des accords bilatéraux ou régionaux pour mettre en application les dispositions de l'article 17 de ladite Convention, ou pour en renforcer l'efficacité, que la Convention SUA autorise les Etats à conclure des accords et arrangements entre eux afin de faciliter les opérations d'application de la loi exécutées en vertu des dispositions de l'article 8 bis de ladite Convention, et que, conformément aux dispositions de l'Article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), tous les Etats collaborent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie ;

Reconnaissant que la nature du trafic illicite exige impérativement que les Parties encourageant une coopération régionale ou sous régionale ;

Désireuses de promouvoir une plus grande coopération entre les Parties et d'accroître ainsi leur efficacité à combattre la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites en mer et au-dessus des eaux, d'une manière conforme aux principes de l'égalité souveraine et de l'intégrité territoriale des Etats, y compris de non-ingérence dans les affaires intérieures d'autres Etats, et dans le plein respect de la liberté de navigation ;

Rappelant le Mémoire d'Accord entre la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté économique des Etats de l'Afrique Centrale) concernant la coopération pour la sûreté et la sécurité maritimes dans les zones au large de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest du (jour mois 2012) ;

Sont convenues de ce qui suit :

CHAPITRE 1 : NATURE ET CHAMP D'APPLICATION DE L'ACCORD

ARTICLE 1 – DEFINITIONS

Dans le présent Accord :

a. Par « activités maritimes illicites », on entend des activités illégales interdites par le droit international notamment par les conventions internationales auxquelles les Parties sont signataires, mais uniquement dans la mesure où leur application est autorisée par la législation des deux Parties y compris, mais sans s'y limiter, le « trafic illicite » tel qu'il est défini à l'article 1(m) de la Convention de 1988.

x. Le terme « piraterie » a le même sens que celui qui lui est donné dans l'article 101 de l'UNCLOS.

x. Par « vol à main armée en mer », on entend tout acte qui constituerait un acte de piraterie si ce n'était pour le fait qu'il était commis dans les eaux intérieures, les eaux pélagiques ou la mer territoriale d'un Etat côtier.

b. Par « autorité nationale compétente », on entend l'autorité ou les autorités désigné(s) par une Partie et désignée (s) à l'attention du Dépositaire conformément aux dispositions de l'article 10.

c. Par « autorité d'application de la loi », on entend l'entité ou les entités compétentes désignée (s) à l'attention du dépositaire par chaque Partie, qui a la responsabilité d'exécuter les fonctions d'application de la loi maritime de cette Partie conformément au Présent Accord.

d. Par « responsables de l'application de la loi », on entend les membres en uniforme, et autres représentants officiels de chaque Partie chargés de l'application de la loi.

e. Par « navires d'application de la loi », on entend les navires de guerre et autres navire des Parties, ou d'Etat tiers, conformément à ce qui peut être convenu par les Parties, sur lesquels des responsables de l'application de la loi de l'une ou des deux parties peuvent être embarqués, clairement identifiés et identifiables comme appartenant au service public, et autorisés à cet effet, y compris les bateaux et les aéronefs embarqués sur lesdits navires.

f. Par « aéronefs d'application de la loi », on entend les aéronefs gouvernementaux des Parties, ou d'Etats tiers, conformément à ce qui peut être convenu par les parties, ou à bord desquels des responsables de l'application de la loi de l'une ou des deux Parties peuvent être embarqués, dans l'exécution d'opérations d'application de la loi ou d'appui aux activités d'application de la loi, clairement identifiés et identifiables comme appartenant au service public, et autorisés à cet effet.

g. Par « personnel embarqué (ship rider) », on entend un responsable de l'application de la loi de l'une des Parties (la Partie désignatrice), autorisé à embarquer à bord d'un navire de l'autre Partie (l'autre Partie ou la Partie qui a émis l'autorisation).

h. Par « navire suspect », on entend un navire à l'égard duquel il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'il se livre à des activités maritimes illicites.

x. Le terme « navire pirate » a le même sens que celui qui lui est donné par l'Article 103 de l'UNCLOS et, pour besoins du présent Accord uniquement, incluse également les navires dont on avait l'intention de les utiliser ou qui ont été utilisés pour la commission des vols à main armée en mer.

i. Par « eaux d'une Partie », on entend la mer territoriale et les eaux intérieures d'une Partie, déterminées aux termes de la CNUDM et, lorsqu'une opération est liée aux droits souverains ou à la juridiction d'une Partie visée à l'article 56 de la CNUDM, la zone économique exclusive d'une Partie.

j. « Saisie » et « confiscation » revêtent la même signification que dans les articles 1 (I) et 1 (f), respectivement, de la Convention de Vienne.

ARTICLE 2- OBJECTIF, OBJET ET PRINCIPES GENERAUX

1. Le présent Accord a pour but de promouvoir la coopération entre les Parties aux fins de leur permettre d'éradiquer et de combattre plus efficacement la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites.

2. Les Parties s'acquitteront de leurs obligations et responsabilités en vertu du présent Accord d'une manière conforme aux principes de l'égalité souveraine, de l'intégrité territoriale des Etats et de la non-ingérence dans les affaires intérieures d'autres Etats.

3. Les opérations visant à éradiquer la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites dans la mer et autres activités maritimes illicites dans la mer territoriale, et au-dessus des eaux d'une Partie, relèvent de la responsabilité de ladite Partie et sont soumises à son autorité souveraine.

CHAPITRE 2 : OPERATIONS MARITIMES ET AERIENNES D'APPLICATION DE LA LOI

ARTICLE 3 – CAS DE NAVIRES SUSPECTS

Les opérations d'application de la loi visant à éradiquer la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites conformément au présent Accord seront exécutées uniquement contre des navires pirates et les navires suspects, y compris des navires suspects sans nationalité et des navires suspects assimilés à des navires sans nationalité.

ARTICLE 4 – VERIFICATION DE LA NATIONALITE

1. Aux fins du présent Accord, un navire a la nationalité de l'Etat dont il est autorisé à battre pavillon, conformément aux lois et règlements nationaux.
2. Les communications concernant la vérification de la nationalité des navires prétendant être immatriculés dans une Partie, ou autorisés à en battre le pavillon, seront menées entre les autorités nationales compétentes des Parties.
3. Chaque requête devrait être transmise verbalement puis confirmée ultérieurement par une communication écrite, et comportera, si possible, le nom du navire, son numéro d'immatriculation, sa nationalité, son port d'attache, les motifs de suspicion, ainsi que toute autre information d'identification.
4. Les requêtes de vérification de nationalité seront satisfaites promptement et tous les efforts seront déployés pour y répondre dès que possible mais, dans tous les cas, dans un délai de quatre (4) heures.
5. Si la Partie de l'Etat du pavillon prétendu réfute la revendication de nationalité faite par un navire suspect, la Partie ayant requis la vérification peut alors assimiler le navire suspect à un navire sans nationalité, conformément au droit international.

ARTICLE 5 – MESURES NATIONALES RELATIVES AUX NAVIRES PIRATES ET AUX NAVIRES SUSPECTS

Chaque Partie s'engage à prévoir les moyens permettant à tout moment de :

- a. Répondre aux requêtes de vérification de nationalité ;
 - b. Transmettre des informations concernant les navires pirates ou le navire suspect aux autres Parties, selon les besoins ;
 - c. Autoriser l'arraisonnement et l'inspection de navires suspects et, s'ils se trouvent dans les eaux territoriales de la Partie, les navires pirates ;
 - d. Fournir de promptes instructions pour la gestion des navires détenus en son nom ;
 - e. Autoriser l'entrée dans ses eaux et son espace aérien de navires et d'aéronefs d'application de la loi, et d'aéronefs d'appui aux activités d'application de la loi des autres Parties.
2. l'autorité nationale compétente de chaque Partie aura les moyens de recevoir, de traiter et de répondre aux requêtes et aux rapports à tout moment.

ARTICLE 6 – OPERATIONS MARITIMES CONJOINTES

1. Chaque Partie (la Partie désignatrice) peut désigner des responsables de l'application de la loi (personnel embarqué) qualifiés pour agir en qualité de responsables de l'application de la loi embarqués à bord des navires d'une autre Partie.
2. Chaque Partie (l'autre Partie ou la Partie qui a émis l'autorisation) peut autoriser le personnel embarqué désigné en vertu des dispositions du paragraphe précédent à embarquer à bord de son navire d'application de la loi. Cette autorisation peut être soumise à conditions.
3. S'il est dûment autorisé, ce personnel embarqué peut :
 - a. Embarquer à bord des navires d'application de la loi d'une des Parties ;
 - b. Faire appliquer les lois de la Partie désignatrice afin d'éradiquer la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites dans les eaux de la Partie désignatrice, ou au large de ses eaux, dans l'exercice du droit de poursuite ou autre, conformément au droit international ;
 - c. Autoriser l'entrée, et la navigation, des navires d'application de la loi à bord desquels ils sont embarqués, dans les eaux de la Partie désignatrice ;
 - d. Autoriser les navires d'application de la loi du navire à bord desquels ils sont embarqués à effectuer les patrouilles dans les eaux de la Partie désignatrice ;
 - e. Autoriser les responsables de l'application de la loi du navire à bord duquel se trouve le personnel embarqué à prêter leur assistance leur faire appliquer la législation de la Partie désignatrice aux fins d'éradiquer les activités maritimes illicites ; et
 - f. Conseiller et assister les agents des forces de sécurité de l'autre Partie dans la conduite des arraisonnements de navires suspects aux fins d'appliquer les lois de l'autre Partie visant à éradiquer la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites.
4. Lorsque le personnel embarqué se trouve à bord du navire d'application de la loi de l'autre Partie et que l'action d'application de la loi se produit conformément à l'autorité du personnel embarqué, toute perquisition ou saisie de biens, détention de personne et utilisation de la force conformément au présent Accord, faisant intervenir

ou non le recours aux armes, sera menée par ledit personnel embarqué conformément aux dispositions de l'article 13. Toutefois :

a. Les membres de l'équipage du navire d'application de la loi de l'autre Partie peuvent prêter assistance dans le cadre d'une telle action s'ils sont expressément invités à le faire par le personnel embarqué et uniquement dans la mesure et de la manière demandées. Une telle requête peut uniquement être faite, acceptée, et exécutée dans le cas où l'action est conforme aux lois et procédures applicables des deux Parties, et

b. Lesdits membres de l'équipage sont autorisés à recourir à la force conformément à l'article XX et aux lois et réglementations nationales.

5. L'autorité nationale compétente de chacune des Parties sera responsable de la désignation et de l'autorisation du personnel embarqué.

6. Les Parties peuvent conduire des accords ou des arrangements entre elles afin de faciliter les opérations d'application de la loi menées conformément au présent article.

ARTICLE 7- OPERATIONS D'APPLICATION DE LA LOI DANS LES EAUX ET AU-DESSUS DES EAUX D'UNE PARTIE

1. Aucune ne sera autorisée à mener des opérations d'application de la loi en vue d'éradiquer la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites dans les eaux ou l'espace aérien de toute autre Partie sans l'autorisation de ladite autre Partie, qui est accordée conformément au présent Accord ou à d'autres accords arrangements. Une requête concernant de telles opérations devra faire l'objet d'une décision rapide. L'autorisation peut être soumise à des directives et conditions qui doivent être respectées par la Partie menant les opérations.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, un navire d'application de la loi d'une Partie peut poursuivre un navire pirate ou un navire suspect dans les eaux d'une autre Partie et prendre des mesures pour empêcher ledit navire de fuir, pour l'arraisonner, perquisitionner à son bord et en prendre le contrôle ainsi que celui des personnes se trouvant à bord si :

a. La Partie a reçu l'autorisation de l'autorité compétente de l'autre Partie ; ou

b. La Partie avisera l'autre Partie, par l'intermédiaire de son autorité nationale compétente, du fait qu'aucun responsable de l'application de la loi ou navire

d'application de la loi de l'autre Partie n'est immédiatement disponible pour enquêter ou intervenir.

3. Les Parties opteront pour l'une ou l'autre des procédures présentées à l'alinéa 2(a) ou 2(b), et notifieront le Dépositaire de leur choix. Préalablement à la réception de la notification par le Dépositaire, les Parties seront réputées avoir opté pour la procédure énoncée à l'alinéa 2(a).

4. Si des preuves de piraterie, de vols à main armée commis en mer ou d'autres activités maritimes illicites sont découvertes à l'intérieur des eaux d'une Partie, ladite Partie sera promptement informée des résultats de la perquisition. Le navire pirate ou le navire suspect, ainsi que les marchandises et les personnes à bord seront détenus et emmenés vers un port désigné de la Partie, sauf indication contraire de ladite Partie.

ARTICLE 8 – EXTENSION AUX EAUX INTERIEURES

Lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou l'approbation du présent Accord, ou à tout moment par la suite, une Partie peut notifier le Dépositaire qu'elle a étendu l'application du présent Accord à tout ou Partie de ses eaux intérieures directement adjacentes à sa mer territoriale ou à ses eaux archipélagiques, tel que spécifié par la Partie.

ARTICLE 9 – OPERATIONS AU LARGE EAU D'UNE PARTIE

1. Lorsque les responsables de l'application de la loi d'une Partie croisent un navire suspect revendiquant la nationalité d'une autre Partie, et situé au large des eaux de toute Partie, le présent Accord constitue l'autorisation accordée, par la Partie de l'Etat du pavillon revendiqué, aux responsables de l'application de la loi d'autres Parties, d'arraisonner le navire suspect, d'en perquisitionner les marchandises et déterminer si le navire se livre à des activités maritimes illicites, sauf dans le cas où l'une des Parties a notifié le Dépositaire qu'elle appliquera les dispositions du paragraphe 2 ou 3 du présent article.

2. Lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation du présent Accord, une Partie peut notifier le Dépositaire que les navires se réclamant de la nationalité de cette Partie situés au large des eaux de tout Etat peuvent être arraisonnés uniquement avec le consentement exprès de ladite Partie. Cette notification n'annulera pas l'obligation de ladite Partie de répondre promptement aux

requêtes d'autres Parties conformément au présent Accord. Cette notification peut être retirée à tout moment. (OPTION 1)

3. Lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation du présent Accord, une Partie peut notifier le Dépositaire que les Parties sont réputées avoir reçu l'autorisation de monter à bord d'un navire suspect situé au large des eaux d'un quelconque Etat battant pavillon ou se réclamant de la nationalité de cet Etat et de perquisitionner ce navire suspect et ses marchandises, ainsi que d'interroger les personnes trouvées à bord afin de déterminer si ledit navire se livre à des activités maritimes illicites, s'il n'y a pas de réaction ou si la Partie requise ne peut ni confirmer ni réfuter la nationalité dudit navire dans un délai de quatre (4) heures suivant la réception d'une requête conformément à l'article 6. Cette autorisation peut être retirée à tout moment. (OPTION 2)

4. Lorsque la preuve d'activités maritimes illicites est établie suite à tout arraisonnement effectué conformément aux dispositions du présent article, les responsables de l'application de la loi de la Partie ayant effectué l'arraisonnement peuvent retenir le navire, ses marchandises, ainsi que les personnes se trouvant à bord en attendant de promptes instructions de gestion de la part de l'Etat du pavillon. Dans le cas où les instructions de gestion n'auraient pas été reçues dans un délai de 48 heures à compter de la détention initiale, la Partie ayant effectué l'arraisonnement est autorisé à libérer le navire. La Partie menant l'arraisonnement informera sans délai la Partie de l'Etat du pavillon des résultats dudit arraisonnement mené conformément aux dispositions du premier article.

ARTICLE 10 – AUTRES ARRAISONNEMENTS RELEVANT DU DROIT INTERNATIONAL

Sauf lorsqu'expressément stipulé dans les présentes, le présent Accord ne s'applique pas au droit de toute Partie à procéder à l'arraisonnement de navires conformément au droit international, au large de la mer territoriale de tout Etat ni n'en limite le droit, qu'il soit fondé, inter alia, sur les droits et devoirs d'un Etat eu égard à sa zone économique exclusive et à son plateau continental, sur le droit de visite (y compris, en particulier, en ce qui a trait à la piraterie), sur le consentement du capitaine du navire, sur l'obligation de prêter assistance aux personnes, aux navires et aux biens en détresse

ou en péril ou sur une autorisation de l'Etat du pavillon à prendre des mesures d'application de la loi.

CHAPITRE 3 : EXECUTION

ARTICLE 11 – AUTORITE NATIONALE COMPETENTE

1. Chacune des Parties notifiera le Dépositaire de son autorité nationale compétente. Une Partie peut désigner plus d'une autorité nationale compétente, à condition de préciser au Dépositaire les fonctions que chacune d'elle assurera conformément au présent Accord.

2. Chaque Partie communiquera au Dépositaire les points de contact de son/ses autorités nationale(s) compétente (s), et le tiendra informé des changements.

ARTICLE 12 – POUVOIRS ET CONDUITE DES RESPONSABLES DE L'APPLICATION DE LA LOI ET AUTRES RESPONSABLES

1. Conformément à son système juridique, chaque Partie prendra les mesures appropriées pour s'assurer que ses responsables de l'application de la loi, ainsi que les responsables de l'application de la loi des autres Parties agissant en son nom, sont habilités à exercer l'autorité des responsables de l'application de la loi telle que prescrite dans le présent Accord.

2. Chaque Partie veillera à ce que ses responsables de l'application de la loi, lorsqu'ils procèdent à des opérations conformément au présent Accord, agissant en conformité avec ses lois et politiques nationales applicables et les pratiques du droit international agréées.

ARTICLE 13 – ASSISTANCE PRÊTEE PAR LES NAVIRES

1. Une Partie peut demander à une autre Partie de mettre à disposition un ou plusieurs de ses navires d'application de la loi pour assister la Partie requérante à assurer une patrouille et une surveillance efficaces, aux fins de détecter et de prévenir les activités maritimes illicites par mer et par air.

2. En répondant favorablement à une requête conformément au paragraphe 1 du présent article, une Partie requise fournira à la Partie requérante :

a. le nom, l'indicateur visuel et l'indicatif international d'appel desdits navires d'application de la loi ;

b. les dates auxquelles, et les périodes durant lesquelles, ils seront disponibles ;

- c. les noms des commandants des navires, et
- d. toute autre information pertinente.

ARTICLE 14 – USAGE DE LA FORCE

1. L'autorisation accordée conformément au présent d'arraisonner, de perquisitionner et de détenir des navires suspects, leurs marchandises et/ou les personnes se trouvant à bord inclut le pouvoir d'user de la force en vertu du présent article.
2. Tout usage de la force conformément au présent Accord sera dans tous les cas le minimum raisonnablement nécessaire eu égard aux circonstances.
3. Un avertissement sera émis avant toute escalade de l'usage de la force, sauf lorsque cette dernière est employée aux fins de légitime défense.
4. Dans le cas où l'usage de la force est autorisé et nécessaire dans les eaux d'une Partie, les responsables de l'application de la loi des autres Parties agiront conformément à la législation de cette Partie.
5. Dans le cas où l'usage de la force est autorisé et nécessaire au cours d'un arraisonnement et au large des eaux de toute Partie, les responsables de l'application de la loi doivent respecter leurs propres procédures concernant l'usage de la force ainsi que les directives de l'Etat du pavillon.
6. L'usage de la force à titre de représailles ou de sanction est interdit.
7. Aucune disposition du présent Accord ne portera atteinte à l'exercice du droit inhérent de légitime défense par les forces de l'ordre ou tous autres responsables officiels de l'autre Partie.

ARTICLE 15 – JURIDICTION SUR LES NAVIRES ET INDIVIDUS

SUSPECTS

1. Dans tous les cas survenant dans les eaux d'une Partie, ou concernant des navires battant pavillon d'une Partie située au large de ses eaux, cette Partie a le premier droit d'exercer sa juridiction sur les navires, leurs marchandises et les personnes à bord, sous réserve des mesures d'application de la loi conformément au présent Accord. En tout état de cause sous réserve de ses lois nationales, cette Partie peut céder l'exercice de cette juridiction à un autre Etat.

2. En ce qui a trait aux individus soupçonnés de piraterie et capturés au-delà des limites de la mer territoriales d'un Etat quel qu'il soit, les Parties s'engagent à coopérer aux poursuites desdits individus et au châtement de ceux qui sont condamnés. Chaque Partie veillera au respect de ses obligations de notification conformément à la CNUDM et à la Convention de Vienne sur les relations consulaires.

ARTICLE 16 – DIFFUSION

1. Pour faciliter l'exécution du présent Accord, veillera à ce que les autres Parties soient pleinement informées de ses lois et procédures respectives applicables, en particulier de celles relatives à l'usage de la force.

2. Lorsqu'elles se livrent à des opérations d'application de la loi aux termes du présent Accord, les Parties veilleront à ce que leurs responsables de l'application de la loi soient suffisamment informés au sujet des procédures opérationnelles pertinentes des autres Parties.

ARTICLE 17 – RESULTATS DES MESURES D'EXECUTION

1. Chaque partie informera l'autre Partie, de façon régulière et conformément à sa législation, de la phase atteinte dans toutes les enquêtes, poursuites et procédures judiciaires résultant des opérations d'application de la loi entreprises conformément au présent Accord lorsque des preuves d'activités maritimes illicites ont été découvertes à bord des navires ou des aéronefs de ladite autre Partie. En outre, les Parties se communiqueront mutuellement des informations relatives aux résultats desdites poursuites judiciaires, conformément à leur législation nationale.

2. Rien dans le présent article n'exigera d'une Partie qu'elle divulgue des informations détaillées au sujet des enquêtes, poursuites et procédures judiciaires, ni des éléments de preuve y afférents ou n'affectera les droits ou obligations des Parties découlant de tout accord ou instrument international pertinent.

ARTICLE 18 – SAISIE ET CONFISCATION DES BIENS

1. Les biens saisis ou confisqués à la suite d'opérations d'application de la loi entreprises dans les eaux d'une Partie aux termes du présent Accord, seront traités conformément dans les eaux d'une Partie aux termes du présent Accord, seront traités conformément aux lois de cette Partie.

2. Si la Partie d'un Etat du pavillon a consenti à ce qu'un autre Etat exerce sa juridiction aux termes de l'article 14, les biens saisis ou confisqués à la suite d'opérations d'application de la loi de toute Partie en vertu du présent Accord seront traités conformément aux lois de la Partie ayant mené l'arraisonnement.

3. Dans la mesure permise par ses lois et aux conditions qu'elle juge appropriées, une Partie peut, dans tous les cas, transférer les biens confisqués ou le produit de leur vente à une autre Partie ou à un organe intergouvernemental spécialisé dans la lutte contre la piraterie, les vols à main armée commis en mer et autres activités maritimes illicites.

ARTICLE 19 – RECOURS

Les recours à l'encontre d'une Partie pour dommages, blessure ou décès résultant des opérations de la loi conformément au présent Accord, y compris les réclamations à l'encontre de ses responsables de l'application de la loi, seront résolus en conformité avec les lois de ladite Partie.

CHAPITRE 4 : DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 20 – PROTECTION DES DROITS ET PRIVILEGES

1. Rien dans le présent Accord ne sera interprété comme modifiant les droits et les privilèges dus à toute personne dans toute procédure judiciaire.

2. Rien dans le présent Accord ne sera interprété comme portant atteinte aux immunités auxquelles les navires et aéronefs ont droit en vertu du droit international.

3. Aux fins du présent Accord, en aucun cas des navires ou des aéronefs d'application de la loi ne sauraient être considérés comme des navires ou aéronefs suspects.

4. Rien dans le présent Accord ne sera interprété comme portant de toute Partie en vertu du droit international, y compris de droit de la mer, n'affectera les revendications de territoire ou de frontières maritimes de toute Partie ou de tout Etat tiers, ou ne constituera un précédent à partie duquel des droits peuvent être dérivés.

5. Rien dans le présent Accord ne sera interprété comme portant atteinte aux libertés de navigation et de survol, d'utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites liées aux libertés dont jouissent tous les états de la zone économique exclusive, conformément aux dispositions de la CNUDM.

Article 21 – REGLEMENT DES DIFFERENDS

En cas de question ou de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord soulevé entre deux Parties ou davantage, lesdites Parties se consulteront en vue de régler le différend par voie de négociation, d'enquête, de méditation, de conciliation, d'arbitrage, de recours à des organismes régionaux, par voie judiciaire ou autre moyen pacifique de leur choix.

ARTICLE 22 – RENCONTRES ENTRE LES PARTIES

1. Une rencontre entre les Parties aura lieu à la fin de la deuxième année suivant celle à laquelle le présent Accord sera entré en vigueur. Au-delà de cette période, des rencontres ultérieures entre les Parties auront lieu dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours au moins après le dépôt d'une requête en ce sens à l'attention Dépositaire par cinquante pour cent des Parties.
2. Les réunions entre les Parties pourront, entre autres, passer en revue le caractère efficace du présent Accord ainsi que son exécution par les Etats Parties. Les réunions des Parties aborderont également les propositions d'amendements au présent Accord, aux termes des dispositions de l'article 24.
3. Toutes les décisions des Parties au cours de ces rencontres seront prises par consensus.

ARTICLE 23 – ENTREE EN VIGUEUR

1. Le présent Accord sera ouvert à la signature de tout Etat Membre de la CEDEAO ou de la CEEAC et (autres Etats ?) à (lieu) de (date X à date Y). il restera ensuite ouvert à l'adhésion.
2. Les Etats visés à l'alinéa 1 peuvent, conformément à leurs procédures nationales, exprimer leur consentement à être liés au présent Accord par :
 - a. leur signature sans réserve quant à leur ratification, acceptation ou approbation ; ou
 - b. leur signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification ou d'approbation, ou
 - c. leur adhésion
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion se fera par le dépôt d'un instrument à cet effet à l'attention du Dépositaire.

4. Le présent Accord entra en vigueur 30 jours après la date à laquelle (cinq) Etats auront exprimé leur consentement à être liés aux termes des dispositions du paragraphe 2 du présent article.

5. Pour chaque Etat qui consent à être lié après la date d'entrée en vigueur du présent Accord, celui-ci entrera après le dépôt de l'instrument exprimant son consentement à être lié audit Accord.

ARTICLE 24 – RESERVES ET EXCEPTIONS

Sous réserve de sa Constitution et de ses lois, et conformément au droit international, une Partie peut formuler des réserves concernant le présent Accord, sauf si celles-ci sont incompatibles avec l'objet et le but de l'Accord. Aucune réserve ne peut être émise concernant les Articles AA, BB, CC et DD.

ARTICLE 25 – AMENDEMENTS

1. Toute Partie peut, à tout moment après l'entrée en vigueur de l'Accord pour cette Partie, proposer un amendement au présent Accord en fournissant le texte de ladite proposition au Dépositaire. Le Dépositaire communiquera promptement ladite proposition à toutes les Parties et aux signataires.

2. Un amendement sera adopté lors d'une rencontre entre les Parties, par consensus des Parties qui y seront représentées.

3. Un amendement entrera en vigueur trente jours après la réception par le Dépositaire des instruments d'acceptation ou d'approbation (de toutes) (des trois-quarts ou autre proportion) des Parties.

ARTICLE 26 – DENONCIATION

1. Toute Partie peut dénoncer le présent Accord. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification de dénonciation par le Dépositaire.

2. Le présent Accord continuera à s'appliquer après la dénonciation, en ce qui a trait à toute procédure administrative ou judiciaire découlant des mesures prises conformément au présent Accord en ce qui concerne la Partie dénonciatrice.

ARTICLE 27 – DEPOSITAIRE

1. L'original du présent Accord sera déposé auprès du (Gouvernement de/du NOM DU PAYS) (Secrétariat de la CEEAC) (Secrétariat Exécutif de la CEDEAO), qui fera office de Dépositaire.

2. Le Dépositaire transmettra des copies certifiées conformes du présent Accord à tous les signataires.

3. Le Dépositaire informera tous les signataires et toutes les Parties à l'Accord de :

a. toutes les désignations d'autorités d'application de la loi conformément à l'alinéa 1, alinéa c ;

b. toutes les désignations d'autorités nationales compétentes conformément aux dispositions de l'article 10.

c. toute notification de choix concernant l'autorisation de poursuivre ou de pénétrer dans les eaux d'une Partie conformément aux dispositions de l'article 7.

d. toutes les notifications concernant l'autorisation d'arraisonner conformément à l'article 8, alinéa 2 et 3.

e. toutes les propositions visant à modifier le présent Accord en vertu des dispositions de l'article 24.

f. toutes les signatures, ratifications, acceptations et approbations déposées conformément aux dispositions de l'article 22, ainsi que les dates d'entrée en vigueur du présent Accord.

g. toute réserve, déclaration et notification de dénonciation émises en vertu du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT A (XXX), ce jour de 20XX, en (langue (s)) anglaise, française et portugaise (, chaque texte faisant également foi.)

Annexe IV :

Mémorandum d'entente entre la Communauté Economique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO) et la commission du golfe de Guinée (CGG) sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'ouest.

La Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale, agissant par l'entremise du Secrétariat Général ayant son siège au quartier Haut-de-Guégué, à Libreville, BP 2112 République du Gabon, ci-après désignée « CEEAC » ;

La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest agissant par l'entremise de la Commission, ayant son siège au 101, Yakubu Gowon Crescent, Asokoro District P.M.B 401 Abuja, République Fédérale du Nigeria, ci-après désignée « CEDEAO » ;

La Commission du Golfe de Guinée (CGG) agissant par l'entremise du Secrétariat Exécutif, ayant son siège au 43, 2 ANDAR, Rua Guileme Pereira Inglês, Luanda Angola, ci-après désignée « CGG » ;

En présence des Chefs d'Etat et de Gouvernement ou de leurs représentants dûment mandatés et des partenaires stratégiques bilatéraux et multilatéraux ; GGC

PREAMBULE

Vu le Traité instituant la CEEAC du 18 octobre 1983;

Vu le Traité Révisé de la CEDEAO du 23 juillet 1993 signé à Cotonou;

Vu le Traité instituant la CGG du 03 juillet 2001 signé à Libreville;

Vu le Règlement CMS/REG.1/02/12 du 17 février 2012, donnant mandat à la Commission de la CEDEAO pour élaborer la Stratégie maritime intégrée de la Communauté, signé à Abuja;

Considérant que Le but de la CEEAC est de promouvoir et de renforcer une coopération harmonieuse et un développement équilibré et auto-entretenu dans tous les domaines de l'activité économique et sociale, d'accroître et de maintenir la stabilité économique, de renforcer les étroites relations pacifiques entre ses Etats membres et de contribuer au progrès et au développement du continent africain ;

Considérant que le but principal de la CEDEAO est de promouvoir la coopération, l'intégration et le maintien de la stabilité régionale avec pour objectif de créer une union économique et monétaire ouest-africaine ;

Considérant les dispositions du Protocole portant création du Conseil de Paix et de Sécurité de l'Union Africaine (UA) adopté par la première session de la conférence de l'Union Africaine à Durban, le 09 juillet 2002 ;

Considérant également les dispositions du Protocole d'accord de coopération dans le domaine de la paix et de la sécurité entre l'UA, les Communautés Economiques Régionales et les mécanismes régionaux adoptées le 28 juin 2008 ;

Considérant en outre la Déclaration de Luanda adoptée lors de la conférence de la Commission du Golfe de Guinée sur la paix et la sécurité dans la région du Golfe de Guinée, le 29 novembre 2011, concernant la vente de pétrole volé ;

Rappelant les dispositions pertinentes des Résolutions 2018 du 31 octobre 2011 et 2039 du 29 février 2012 du Conseil de Sécurité des Nations Unies qui appellent à l'élaboration et à la mise en œuvre de stratégies régionales, sous régionales et nationales de sûreté et de sécurité maritimes ;

Rappelant les dispositions pertinentes de la Charte de l'ONU et de l'Acte Constitutif de l'UA ;

Conscientes du fait que la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commis en mer dans l'espace maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest constituent un obstacle à l'intégration régionale et au développement économique durable de leurs régions ;

Prenant en compte la Déclaration des Chefs d'Etat et de Gouvernement des Etats membres de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG sur la sûreté et la sécurité maritimes dans l'espace maritime commun, signée à Yaoundé (Cameroun) le 25 juin 2013 ;

Rappelant les objectifs de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans -horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) adoptée à Addis-Abeba le 6 décembre 2012 ;

Déterminées à renforcer leur coopération et la coordination de leurs actions en vue d'assurer la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest ;

Ayant pris connaissance des recommandations importantes issues du Rapport de la Mission d'évaluation de l'ONU sur la piraterie dans le Golfe de Guinée du 24 novembre 2011. Convienent de ce qui suit :

CHAPITRE I : DEFINITIONS ET OBJECTIFS

Article 1 : DEFINITIONS

Pour la compréhension du présent mémorandum, les abréviations et expressions ci-dessous sont définies comme suit :

- « CEEAC » : Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale ;
- « CEDEAO » : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest ;
- « CGG » : Commission du Golfe de Guinée ;
- « Espace maritime » : l'espace maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest ;
- « Hauts Responsables » : le Secrétaire Général de la CEEAC, le Président de la Commission de la CEDEAO et le Secrétaire Exécutif de la CGG ou leurs représentants dûment mandatés ;
- « Parties ou Signataires »: la CEEAC, la CEDEAO, la CGG ;
- « Partenaires stratégiques bilatéraux et multilatéraux »: les partenaires techniques et financiers, aux niveaux national et international, selon le présent accord ;
- « Stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritimes » : la stratégie maritime élaborée par la CEEAC, la CEDEAO et la CGG.

Article 2 : OBJECTIFS

Le présent Mémorandum est conclu en vue de réaliser une meilleure coopération entre les centres régionaux de sécurité maritime de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG. Cette coopération vise une synergie des actions à travers une mutualisation et une interopérabilité des moyens communautaires. A ce titre, il poursuit les objectifs spécifiques ci-après :

- a. la coordination et la mise en œuvre des activités conjointes;

- b. la promotion d'un partenariat étroit entre les Parties;
- c. l'échange régulier d'informations et le partage des expériences;
- d. l'harmonisation des procédures de contrôle des navires, des installations portuaires, des gens de mer, des armateurs et des assureurs en matière de sûreté et de sécurité maritimes ;
- e. l'harmonisation des législations en matière de piraterie et des autres activités illicites commises en mer ;
- f. l'adoption et la mise en œuvre d'une méthodologie d'identification automatique des navires (AIS) ;
- g. le renforcement de la coopération avec l'Organisation Internationale de la Police Criminelle (OIPC-INTERPOL) ;
- h. la promotion de la lutte contre la criminalité en mer.

CHAPITRE II: PRINCIPES ET DOMAINES DE COOPERATION

Article 3 : PRINCIPES

La mise en œuvre du présent Mémoire est guidée par les principes du droit international ci-après :

- a. la subsidiarité ;
- b. la complémentarité ;
- c. l'égalité ;
- d. l'indépendance ;
- e. le consensus
- f. la coopération.

Article 4 : DOMAINES DE COOPERATION

Afin de réaliser les objectifs spécifiques énoncés à l'article 2 du présent Mémoire, les Parties coopèrent dans tous les domaines concernant la sûreté et la sécurité maritimes, notamment :

- a. la coopération technique ;
- b. la formation et le renforcement des capacités ;
- c. la gestion de l'information et la collecte des données ;
- d. la mobilisation des ressources nécessaires à la réalisation des objectifs ;
- e. la coordination des actions conjointes ;

- f. la gestion des frontières maritimes ;
- g. tout autre domaine d'intérêt commun pertinent reconnu comme tel par les Parties.

CHAPITRE III: DISPOSITIF DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Article 5 : MISE EN ŒUVRE

1. Afin de mettre en œuvre les dispositions du présent Mémoire, les Parties conviennent de :

- a. la tenue d'une réunion annuelle des Hauts Responsables de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG, qui assure l'orientation, le suivi et l'évaluation de la coopération régionale ;
- b. la création d'un Centre Interrégional de Coordination (CIC) qui assure la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritimes.

2. L'organisation et le fonctionnement de ces instances sont précisés par des textes additionnels.

Article 6 : APPUI DES PARTENAIRES

L'appui de tous les partenaires stratégiques internationaux, bilatéraux et multilatéraux, est envisagé dans la mise en œuvre du présent Mémoire.

CHAPITRE IV: DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 7 : AMENDEMENT- DENONCIATION - RETRAIT

- a. Le présent Mémoire peut être amendé par accord mutuel des Parties.
- b. Il peut, par ailleurs, être dénoncé par chacune des Parties sous réserve du respect d'un préavis d'au moins trois (3) mois, notifié aux autres Signataires par la Partie qui en prend l'initiative, sans préjudice de la poursuite des activités en cours.
- c. Le retrait de l'une des Parties ne remet pas en cause l'application du présent Mémoire par les Parties restantes, dans leur domaine maritime.

Article 8 : REGLEMENT DES DIFFERENDS

Tout différend relatif à l'interprétation et/ou l'application du présent Mémoire est réglé par la voie diplomatique.

Article 9 : ENTREE EN VIGUEUR

Le présent Mémoire d'entente entre en vigueur à compter de la date de sa signature par les Parties. Il est rédigé en douze (12) exemplaires, trois (3) en

anglais, trois (3) en espagnol, trois (3) en français et trois (3) en portugais. Les quatre textes faisant également foi sont remis à chaque Partie.

Article 10 : PUBLICATION

- Le présent Mémorandum d'entente est publié dans les langues de travail des Etats membres de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG.
- Il est également publié dans les journaux officiels des Etats membres de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG.

En foi de quoi, les Parties ont apposé leurs signatures au bas du présent Mémorandum d'entente.

Adopté à Yaoundé, République du Cameroun, le 25 juin 2013

TABLES DES MATIERES

SOMMAIRE.....	vii
Introduction.....	01
PARTIE I : UN CADRE NORMATIF EPROUVE.....	11
Chapitre I : Un dispositif volontaire.....	12
Section I: Les instruments juridiques à vocation universelle.....	12
Paragraphe I: Un bloc conventionnel important.....	12
A- Le cadre général de la lutte contre la piraterie maritime	13
B- Les autres conventions relatives à la lutte contre la piraterie maritime.....	17
Paragraphe II : Un bloc unilatéral acceptable.....	21
A- Les résolutions onusiennes	21
B- Les résolutions adoptées sous l'égide de l'OMI.....	23
Section II : Les instruments juridiques à vocation régionale.....	26
Paragraphe I : L'encourageant corpus normatif africain.....	26
A- L'engagement normatif de l'Union Africaine.....	26
B- Les initiatives normatives des Etats du golfe de Guinée Guinée.....	28
Paragraphe II: Le contenu du Code international pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires de 2002 (code ISPS)	29
A- La précision des objectifs du code ISPS.....	30
B- La clarté des règles du Code ISPS.....	31
Chapitre II : Un dispositif lacunaire.....	34
Section I : Un arsenal normatif faible	34
Paragraphe I : La faiblesse des instruments à vocation universelle	34
A- Une convention de Montego-Bay lacuneuse.....	34
B- Une convention de Rome essoufflée.....	37

Paragraphe II : La faiblesse des instruments à vocation régionale.....	39
A- Un code ISPS limité.....	39
B- Un corpus normatif sous régional dépassé	41
Section II : Un traitement juridique approximatif.....	43
Paragraphe I : La problématique des poursuites	43
A- Un régime d’interception vacillant.....	44
B- Une compétence universelle dénuée d’obligatorité.....	46
Paragraphe II : L’incertitude des suites judiciaires.....	47
A- Un régime juridique inadapté.....	48
B- Une compétence juridictionnelle délicate.....	50
DEUXIEME PARTIE : UN CADRE INSTITUTIONNEL DEFAILLANT	54
Chapitre I : Un cadre opérationnel hétérogène.....	55
Section I : Une intégration oscillante.....	55
Paragraphe I : Un engagement universel perplexe.....	55
A- Un engagement onusien hésitant.....	55
B- Un engagement non onusien faible.....	60
Paragraphe II : Un engagement régional laborieux.....	62
A- Une rareté d’initiatives bilatérales.....	62
B- Un engagement multilatéral mitigé	64
Section II : Une intégration superficielle.....	69
Paragraphe I : Une implication intéressée des partenaires classiques.....	69
A- Une participation avide de la France	69
B- Un engagement vénal des Etats-Unis.....	70
Paragraphe II : Une implication regardante des nouveaux partenaires.....	72
A- Une participation supplémentaire.....	72

B-	Une participation empreinte d'intérêts.....	74
Chapitre II : un cadre institutionnel inefficace		77
Section I : Un fonctionnement defectueux.....		77
Paragraphe I : Une collaboration difficile.....		77
A-	Une participation restreinte.....	77
B-	Une absence de concertation	80
Paragraphe II : Une coordination compliquée		82
A-	Une absence de priorité commune.....	82
B-	Un engagement sous régional inégal.....	84
Section II : un objectif difficilement réalisable.....		86
Paragraphe I : Une absence de culture maritime		86
A-	Un espace maritime négligé	86
B-	Une campagne réduite à l'espace maritime.....	87
Paragraphe II : Un manque de moyens d'actions.....		89
A-	Un capital humain déficient	89
B-	Une capacité logistique insuffisante.....	92
CONCLUSION.....		94
BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE.....		96
ANNEXES.....		104
TABLE DES MATIERES.....		128