



SÛRETÉ ET SÉCURITÉ MARITIMES DANS LE GOLFE DE GUINÉE

ARCHITECTURE DE YAOUNDE

Le Dr Christian POUT, Ministre Plénipotentiaire
Président du Think Tank CEIDES
Visiting Associate Professor– Directeur du séminaire de
Géopolitique Africaine, Catholic Institute of Paris.

Répond aux questions de :

Dr Magalie Chelpi Den Hamer, IRIS
Dr Caroline Roussy, IRIS

Mai 2020

1. Pourquoi le Cameroun est-il au centre de cette architecture (Centre Interrégional de Coordination) ?

L'Architecture de sûreté et de sécurité du golfe de Guinée constitue aujourd'hui l'un des plus importants dispositifs de lutte contre l'insécurité maritime en Afrique voire dans le monde. La position de « maillon essentiel » qu'occupe le Cameroun s'explique à la lecture de plusieurs facteurs.

D'abord concernant les éléments politico-diplomatiques, il faut dire que la diplomatie de paix prônée par le Président de la République, S.E.M Paul BIYA, a grandement participé à influencer le choix porté sur le Cameroun. En tant qu'engagement politique majeur du Cameroun, en faveur de la paix et de la stabilité dans le monde, en Afrique en général, et au sein des communautés sous-régionales d'Afrique Centrale et d'Afrique de l'Ouest en particulier, cette diplomatie s'était déjà de fort belle manière traduite par le recours aux modes pacifiques de résolution des différends, comme ce fût le cas notamment dans l'Affaire de la délimitation de la frontière terrestre et maritime (dite Bakassi) qui opposa le Cameroun au Nigéria et objet d'un Arrêt de la CIJ du 10 octobre 2002. De même, cette diplomatie se manifesta par la volonté de ce pays de concrétiser les recommandations formulées dans la résolution 2039 adoptée par le Conseil de Sécurité des Nations Unies, le 29 février 2012. Il se trouve en effet que ladite résolution invitait la CEEAC, la CEDEAO et la CGG à organiser avec le soutien de l'Union Africaine et des partenaires, un sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement sur la piraterie maritime et les vols à main armée dans le golfe de Guinée. L'objectif à terme était de créer un cadre propice à l'élaboration d'une stratégie régionale, la réforme des législations, ainsi que l'harmonisation des actions en mer des Etats de la région. C'est donc conscient de l'intérêt du Cameroun pour ces questions et en considération d'autres paramètres, que le Comité de pilotage chargé d'apporter une assistance technique à la CEEAC, CEDEAO et CGG suggéra qu'un sommet sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée se tienne à Yaoundé. La diplomatie de couloirs du Cameroun permis aussi de consolider ce choix.

Parmi les autres arguments qui ont conforté la sélection du Cameroun pour abriter le CIC, il faut relever ses atouts d'ordre social (stabilité), géographique et sa position géostratégique. Il s'avère que le Cameroun est situé au cœur de l'Afrique centrale avec des ouvertures frontalières qui débouchent sur l'Afrique de l'Ouest, notamment dans des pays comme le Nigéria, qui en 2012 faisait l'objet de près de 45% des attaques maritimes recensées dans le golfe de Guinée. Sa position à l'intersection de ces deux régions a aussi été jugée avantageuse pour le déploiement géo-spatial de manœuvres tactiques en vue de prévenir et contrer les attaques venues de la mer. Par ailleurs, ce pays entretient d'importantes relations commerciales avec les pays des deux régions (dont certains sont enclavés) et accueille sur son sol un flux non négligeable de ressortissants qui en sont issus. Aussi, l'exploitation de ses ressources naturelles n'a pas donné lieu par le passé à des conflits armés. Une réputation d'Etat-carrefour a donc vraisemblablement pu être perçue comme de nature à favoriser une projection transnationale de la lutte contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée.

Enfin, les capacités d'action civilo-militaires du Cameroun s'imposent comme des arguments de poids pour justifier sa position privilégiée dans l'architecture de la sûreté et sécurité

maritimes du golfe de Guinée. En plus de l'existence d'un minimum d'infrastructures adéquates, du partage des compétences de ses interventions en mer entre différents services (civils et militaires), et aussi, de la qualité de sa ressource humaine, le Cameroun a été à l'avant-garde de la lutte contre l'insécurité maritime au plus fort des attaques. La promulgation du Décret n°2009/080 du 20 février 2009 visant à créer le Bataillon d'Intervention Rapide du Delta, les partenaires marins du Bataillon d'Intervention Rapide, (BIR), un corps d'élite à la réputation établie (formé avec l'assistance des israéliens), démontra très tôt, bien avant le Sommet de Juin 2013, la détermination du Cameroun à assurer l'intégrité des espaces maritimes sous sa souveraineté et endiguer les actes de criminalité transfrontalière.

2. Quels sont les enjeux géostratégiques maritimes et interétatiques, voire leurs évolutions depuis 2013, identifiés ?

Le golfe de Guinée fait partie des espaces maritimes / espace-enjeu qui cristallisent les convoitises depuis les temps anciens. A date, et ce malgré l'existence des accords de coopération interétatique, il continue d'être le théâtre de rivalités entre les pays logés dans son pourtour, mais aussi, des grandes puissances et puissances émergentes désireuses d'avoir une part dans l'exploitation de ses nombreuses richesses. Pour comprendre l'origine de cet intérêt, il faut revisiter les enjeux qui lui sont attachés. Mais avant, il est utile de signaler que la mise en commun des actions en mer des Etats d'Afrique de l'Ouest et Centrale, se fait dans un contexte particulier marqué par l'exacerbation de l'insécurité.

Courant les années 2000, le Nigéria essuie plusieurs attaques qui vont des prises d'otages au siphonage du pétrole par des groupes criminels agissant aussi bien en mer que sur la terre ferme. Au Cameroun, le paroxysme de la violence est atteint avec l'attaque d'importantes banques (en plein jour) dans différentes villes (Limbé, douala) et les assaillants prennent le large par les côtes. En Guinée Equatoriale, une banque et des annexes de la Présidence de la République sont attaquées etc.

Pour divers analystes, s'il est vrai que la piraterie et le brigandage maritimes ont mis à jour les lacunes organisationnelles et politiques des Etats riverains, ils sont surtout la conséquence de l'extrême pauvreté des populations de la sous-région, des défaillances au sein des institutions étatiques et des dispositifs de protection/ surveillance des côtes, d'un faible filtrage de la circulation des armes légères et de petit calibre, et l'absence de réponses régionales ou l'insuffisance de coordination entre les Etats bordant le golfe de Guinée.

Au titre des enjeux, les avantages multidimensionnels du golfe de Guinée expliquent le grand intérêt qu'on lui porte.

Au plan maritime, c'est principalement la possibilité qu'il offre d'avoir accès à des voies navigables qui retient l'attention. En s'attardant sur une pertinente délimitation, on s'aperçoit que le golfe de Guinée part du Cap de Las Palmas au sud de l'Angola, à la rivière Namibe. De ce fait, il réalise une parfaite harmonie de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale. Sous son versant Afrique Centrale, le golfe de Guinée se prévaut d'une position géostratégique qui le met en contact avec toutes les autres sous-régions, donnant ainsi accès à différents acteurs à

un boulevard d'itinéraires à emprunter. Ceci justifie aussi le positionnement des appareils sécuritaires des Etats de la région et des puissances étrangères dans son périmètre.

Au plan économique, le pétrole et le gaz sont les premières ressources exploitées. En 2013, les réserves du golfe de Guinée sont estimées à 100 milliards de barils dont 24 milliards de barils de réserves prouvées. Avec une production de plus de 5 millions de barils de pétrole par jour sur les 9 millions de barils produits au quotidien sur le continent, le golfe de Guinée est considéré comme la première région pétrolière d'Afrique. Les principaux pays producteurs sont alors le Nigeria, l'Angola et la Guinée équatoriale. L'intérêt est en effet de taille aussi bien pour les Etats locaux, que pour les Etats et opérateurs économiques étrangers. Presque la totalité des Etats côtiers de la sous-région exploitent officiellement ou non la manne pétrolière offshore. En ces temps-là, le golfe de Guinée fournissait près de 40 % du pétrole consommé en Europe et 29 % de celui consommé aux États-Unis.

La progression continue du trafic maritime attaché aux activités d'exploration, exploitation et commercialisation des hydrocarbures, est venue accentuée la maritimisation des activités économiques (90 % des échanges se font par voie maritime) suscitant ou réveillant au passage des vellétés entre les Etats portant sur la délimitation des frontières.

De nos jours, les politiques en faveur de la transition énergétique et un usage plus diversifié des ressources ont fait évoluer les rivalités. Désormais, le gaz est tout aussi important que le pétrole. Dans le golfe de Guinée, les ressources gazières ont fait entrer quelques pays, notamment le Nigeria, la Guinée Equatoriale, l'Angola et le Cameroun dans le cercle très fermé des pays exportateurs de gaz naturel liquéfié (GNL).

Par ailleurs, le golfe de Guinée est aussi réputé pour l'importance de ses ressources halieutiques. D'après des estimations faites à l'époque par la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée, la région recelait un potentiel annuel d'un million de tonnes de pêche maritime et 800 000 tonnes de pêche continentale. L'activité de pêche contribuait alors pour près de la moitié du PNB de certains Etats riverains. Aussi, le poisson devenu un produit de grande consommation, avait fini par s'imposer comme indispensable à la sécurité alimentaire. Les problèmes soulevés par la pêche industrielle étrangère très souvent illicite et pratiquée par les navires venus de Chine, de Russie, et de l'UE, sont venus aggravés les conflits entre pêcheurs locaux (autochtones) et migrants. Les répercussions de cette concurrence déloyale occasionnant de lourdes pertes autant pour les Etats que pour les populations, il a donc fallu trouver des solutions communes.

A l'échelle de la planète, le golfe de Guinée est une zone cruciale pour sa biodiversité, avec en particulier, des écosystèmes propices à la nidification d'oiseaux et des espaces vierges servant d'habitat naturel pour les espèces protégées de la faune et de la flore.

La conjugaison de ces facteurs permet aisément de comprendre que le golfe de Guinée demeure comme le souligne le Professeur Fogue Tedom, « *une zone d'intérêt vital* » pour les Etats installés aux alentours et pour les puissances étrangères. Sa contribution au développement des économies de la région s'est accentuée. A cause du phénomène de déplétion des champs pétroliers on shore qui a induit l'augmentation des explorations offshore, mais aussi, de la ruée vers le gaz, l'intérêt des Etats pour le golfe de Guinée s'est accru. La dépendance face aux produits halieutiques s'est-elle aussi renforcée. L'accès aux ressources halieutiques (poissons surtout) est désormais plus un gage de survie qu'une

expression de la souveraineté. Enfin, l'évolution des initiatives intégrationnistes dans les sous-régions fait du golfe de Guinée un itinéraire de plus en plus emprunté.

La satisfaction permanente des besoins des Etats et des opérateurs impose plus que par le passé de mettre un accent particulier sur la sûreté et sécurité des espaces maritimes. Ceci d'autant plus que des groupes armés sécessionnistes actifs au Nigéria, et au Nord-Ouest et Sud-Ouest du Cameroun semblent vouloir s'approprier la mer pour échapper à leur neutralisation définitive par les forces de défense et de sécurité. L'approche panafricaine de la sécurité maritime doit donc s'adapter pour faire face aux nouveaux défis.

3. Quel bilan de ce système de gouvernance ?

Le système de gouvernance mis en place par les Etats africains pour enrayer les menaces dans le golfe de Guinée a permis de changer le visage de cet espace maritime. Celui-ci a également profiter du retour à la stabilité dans certains pays. Autrefois perçu comme essentiellement criminogène, le golfe de Guinée accuse aujourd'hui un débit moins important d'actes criminels.

La situation à l'époque était en effet peu reluisante. En 2011, un rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée (7-24 novembre) estimait à deux milliards de dollars par an le coût de cette piraterie. Cette dernière entraînait une diminution de la fréquentation de certains ports de la région. Déjà en 2010, on évaluait à près de 170 le nombre de navires de pêche de la sous-région qui avaient cessé leurs activités par peur des attaques. En 2012, environ 1198 hommes de mer avaient été agressés dans leur activité. Tandis qu'en 2014, les actes de piraterie et de vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée représentaient plus du quart des attaques mondiales.

Les actes de criminalité transfrontalière identifiés dans la zone, notamment, dans les territoires accusant une grande porosité et un maillage étatique insuffisant, se manifestaient de diverses façons : trafic de drogues, d'armes, d'êtres humains, de minerais, de médicaments contrefaits, d'espèces protégées, pêche INN (illicite, non déclarée, non réglementée), détournements des tankers, vente et traitement des cargaisons de brut dans des raffineries informelles etc.

De nos jours, on s'accorde à dire que le concours d'un ensemble de facteurs politiques, sécuritaires, économiques, humains et environnementaux, a contribué à « stabiliser » le golfe de Guinée. En se basant sur des données fournies par un rapport du MICA CENTER sur la sûreté des espaces maritimes (2021), on constate une nette diminution d'actes de piraterie et de brigandage. En 2021, on notait 52 incidents dont 23 vols et 19 attaques, alors qu'au cours de l'année 2020, on recensait 44 vols, 20 approches, 30 attaques et 21 navires piratés. Aussi, ce rapport faisait savoir que le nombre d'actes de kidnappings dans le golfe de Guinée avait brutalement chuté en 2021 avec 60% de prises d'otages de moins qu'en 2020.

Ces éléments factuels permettent d'évaluer quelques aspects de la gouvernance de l'espace maritime du golfe de Guinée. A l'analyse, il n'est donc pas excessif de retenir que d'énormes avancées ont été réalisées. Les opportunités que recèle l'architecture de Yaoundé intéressent d'ailleurs d'autres Etats au-delà du golfe de Guinée, à l'instar du Maroc qui déposa une demande d'adhésion au Code de Yaoundé.

- Comment peut-il être renforcé, amélioré ?

L'amélioration du système de gouvernance expérimenté dans le golfe de Guinée peut se faire par une meilleure implication des Etats dans les dynamiques de sûreté et sécurité maritimes existantes à l'instar du Shared Awareness and DE-confliction Gulf of Guinea (SHADE GoG) ou du Best Management Practices West Africa (BMP WA). Elle peut aussi l'être grâce à des actions individuelles et communes. Les Etats pourraient dans ce sens : resserrer la coopération interétatique et celle avec les partenaires bilatéraux et multilatéraux pour développer des plans d'action capables de capitaliser leur expertise en matière de sécurité maritime ; renforcer la coopération entre les Marines nationales et d'autres services clés ; doter les administrations impliquées de moyens supplémentaires, notamment, par une meilleure dotation en équipements et soutien logistique ; améliorer le profilage des délinquants, pirates ; améliorer la gestion des systèmes portuaires sous- régionaux ; accentuer le développement socioéconomique ciblé de la zone côtière ; faire évoluer les démarches juridiques en matière de répression. Ce dernier point semble être le parent pauvre de cette gouvernance. Il se trouve que l'harmonisation des pratiques juridiques prônée par les textes adoptés à Yaoundé avance bien trop lentement. Cela a un impact sur l'efficacité des actions répressives et empêche les Etats de rapidement s'adapter pour faire face aux nouveaux périls. C'est par exemple le cas avec l'insuffisante prise en compte des crimes contre l'environnement. On sait pourtant que l'environnement marin est gravement dégradé par la pollution due au pétrole et issue des déversements, rejets illicites et des transferts illégaux d'un navire à un autre.

Au regard de l'ampleur des impacts écologiques et socioéconomiques que ce phénomène engendre, mais aussi, des autres conséquences liées à la piraterie et au brigandage maritimes, il est urgent que les Etats réforment leur cadre juridique. Il serait judicieux qu'ils réalisent un calibrage unique sur certains points concernant notamment, les mesures de poursuites extraterritoriales, d'extradition ad hoc ; la fixation des peines identiques pour les crimes commis en mer ; l'élaboration de modules de formation transversaux à l'attention de tous les acteurs impliqués dans la répression ; la création de sections spéciales au sein des tribunaux de chaque Etat pour connaître des infractions en lien avec les activités illicites perpétrées en mer.

En tout état de cause, il est évident que le management actuel dans le golfe de Guinée peut être renforcé, amélioré par une meilleure prise en compte des axes que sont : la gouvernance maritime ; l'économie maritime ; la défense maritime, la sécurité maritime ; la récupération et la réponse maritimes ; et la juridiction maritime. Ces axes doivent convenablement se refléter dans les politiques/ stratégies de sûreté et sécurité adoptées au niveau de chaque Etat et au niveau régional. Force est en effet de constater que le niveau d'appropriation des stratégies maritimes adoptées à l'échelle régionale africaine est encore insuffisant. C'est par exemple le cas de certains instruments conçus en Afrique Centrale et de l'Ouest à l'instar du protocole de la CEEAC signé en 2009 à Kinshasa et de la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO. Les lacunes relevées dans la mise en application des décisions pourtant prises de manière consensuelles par les plus hauts représentant des Etats africains, sont en partie à l'origine des contreperformances observées dans la gouvernance maritime au sein du golfe de Guinée.

On se rappelle en effet que lors du symposium international de Yaoundé qui avait pour thème : « *Défis sécuritaires du golfe de Guinée* », tenu au Ministère des Affaires Extérieures du Cameroun, le 21 juin 2013, dix recommandations avaient été formulées. Celles-ci demeurant d'actualité, il n'est donc pas superflu de les rappeler.

Il s'agissait de : 1. Inscrire prioritairement l'insécurité maritime dans les politiques publiques nationales et sous-régionales ; 2. Renforcer les moyens de toutes les administrations intervenant dans les activités maritimes et améliorer la coordination entre les différentes structures ainsi que l'interface terre/mer ; 3. Prendre en compte la situation des populations riveraines dans les politiques nationales et sous-régionales de développement économique et sociale, dans la perspective de favoriser leur épanouissement ; 4. Impliquer toutes les parties prenantes dans l'exploitation des ressources du golfe de Guinée, à la préservation de l'environnement et à l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines ; 5. Engager la communauté internationale à accroître son aide et son assistance à la sécurisation du golfe de Guinée, notamment par un accroissement des flux financiers, d'équipements et de renforcement des capacités ; 6. Renforcer la synergie entre les partenaires internationaux dans leurs interventions et une meilleure gestion des fonds alloués par les pays et les organisations sous-régionales récipiendaires ; 7. Instituer une taxe nationale, communautaire et multinationale pour soutenir les activités de sécurisation maritime dans le golfe de Guinée ; 8. Faire adopter par les Etats de la zone un cadre juridique approprié pour l'action de l'Etat en mer ; 9. Adopter des législations maritimes nationales permettant aux Etats de réglementer leur coopération en matière de poursuite, d'arrestation, d'extradition et de jugement des criminels ; 10. Mettre sur pied un système formel de collecte de données et d'échange d'informations entre Etats et/ou organisations de la région, notamment dans le domaine de l'identification automatique des navires et de leur suivi à distance, qui permette de distinguer les navires suspects d'activités illicites des navires menant des activités licites.

Le partage de l'information SI (type Yaris) vous semble-t-il suffisant ?

La plateforme YARIS (Yaoundé Architecture Regional Information System), développée en collaboration avec l'Architecture de Yaoundé, bénéficie du soutien du projet GoGIN+ (Réseau Inter-régional pour le Golfe de Guinée), financé par l'Union européenne, et mis en œuvre par Expertise France. Expérimentée depuis septembre 2020, YARIS a permis aux administrations de certains pays de disposer d'un outil unique et sécurisé pour préparer et conduire des opérations de sécurité et de sûreté maritimes ; d'améliorer la surveillance maritime, et le partage d'informations opérationnelles ou institutionnelles ; ainsi que de faciliter la coordination des opérations. Elle a aussi permis de connecter à plus de 90% les 27 centres maritimes de l'architecture de Yaoundé. Il s'agit donc d'une importante innovation. Le volet partage de l'information entre les différents acteurs de la chaîne de sûreté et de sécurité qu'elle sous-tend à l'avantage de lever l'une des principales contraintes que rencontrait ces acteurs : l'asymétrie d'informations. Si cet aspect présente des atouts, il est possible de l'améliorer. En effet, pour être complet et donc plus efficace, le partage d'informations type YARIS doit rencontrer une interface nationale et régionale technologique pointue. Ce qui n'est pas le cas dans tous les pays longeant le golfe de Guinée. Il importe donc pour les Etats récepteurs de cette plateforme d'améliorer l'offre technologique disponible. Aussi, la ressource humaine impliquée dans le processus doit être sensibilisée aux

enjeux et formée en conséquence. Par ailleurs, la plateforme YARIS doit faire l'objet d'une véritable appropriation de la part des autorités nationales et régionales. Le fait qu'un pan aussi sensible et stratégique pour la sûreté et sécurité dans le golfe de Guinée doive sa pérennité à des financements extérieurs pose le problème de son impact sur le temps long. D'autant plus qu'il est prévu que le projet GoGIN+ financé à hauteur de 4 millions d'euros et qui a remplacé GoGIN, s'achève le 31 décembre 2022.

4. Les problèmes de sécurité maritime ne peuvent être dissociés de la compréhension de problématiques structurelles comme le chômage. La question de l'employabilité articulée à l'existence de réseaux plus ou moins structurés, impliquant des acteurs à différents niveaux d'échelle, nécessitent un engagement de la part du gouvernement. Est-ce que dans le cas d'espèce, ce travail d'identification voire de lutte est corrélée avec le travail des bureaux de l'architecture de Yaoundé ? Ou la division des tâches est-elle clairement assumée et à quel stade le partage de l'information s'avère-t-il pertinent ?

Le taux de chômage élevé, en particulier des jeunes dans les pays qui composent le golfe de Guinée demeure préoccupant. Les opportunités se sont davantage raréfiées avec les crises politiques, économiques et sécuritaires, de même qu'à cause de la Covid-19. Cette situation alimente des frustrations et poussent parfois les jeunes désœuvrés à s'enrôler dans les circuits criminels. On se souvient qu'il y'a quelques années, le chômage endémique des jeunes était considéré comme l'un des principaux moteurs de la piraterie dans la région. Une réponse à ce fléau au Niger avait permis grâce à un programme d'amnistie offert par le gouvernement aux anciens militants en 2009 de rapidement réduire les attaques de navires. En 2013, la résurgence de ces attaques avait alors été attribuée à l'instabilité de l'offre d'opportunités d'emploi rémunéré faite aux jeunes. Dans le contexte actuel, les risques d'attractivité des activités criminels en mer sont assez élevés. En plus de la morosité du climat socioéconomique, l'extrémisme violent et la crise irrédentiste comme celle qui sévit dans la partie anglophone du Cameroun, peuvent amener les jeunes et les personnes plus âgées à se livrer à des actes répréhensibles. L'absence de plans de développement socioéconomique dans les zones côtières du golfe de Guinée et qui seraient mis en œuvre simultanément avec les mécanismes de l'architecture de Yaoundé, ne facilite pas la coordination des interventions. Les limites liées à la surveillance, à la collecte de données et à leur partage sur la corrélation de ces phénomènes plombent la coordination des services. Ceci d'autant plus que les acteurs se cantonnent plus au mandat étroitement lié à la sûreté et sécurité maritimes, et tâtonnent quant à l'exécution d'actions communes et fortes en faveur du développement de la région.

5. Le Cameroun a-t-il développé une politique nationale de sécurité maritime (exemple Gabon) et avec quels partenaires autres qu'africains ?

En l'état actuel des choses, le Cameroun ne dispose pas encore d'une politique nationale de sécurité maritime. Cependant, depuis février 2022, une étude est en cours en vue de l'élaboration d'une politique nationale de sécurité maritime et portuaire du Cameroun, pilotée par l'Autorité Portuaire Nationale (APN) en sa qualité d'autorité désignée pour l'implémentation du Code ISPS au Cameroun. Il convient de signaler que cette politique nationale devra s'arrimer aux politiques et à l'architecture de sécurité nationale qui continue sa mue. Les textes de référence de cette dernière et qui devront inspirés la politique nationale

sont par exemple, le décret n°2007/290/CAB/PR du 1^{er} novembre 2007 portant sur l'organisation et la conduite de l'action de l'Etat en mer et dans des régions navigables, de même, que le décret n°2009/080 du 20 février 2009 créant le Bataillon d'Intervention Rapide du Delta.

Comment s'articule-t-elle à l'organisation régionale qui dans le cas d'espèce fait référence ? Et sur quels domaines en particulier ?

6. Est-ce qu'une défense maritime, type flotte battant pavillon golfe de Guinée, est envisageable ?

La création d'une flotte battant pavillon golfe de Guinée est un objectif ambitieux. Il est à prévoir que cette idée puisse se matérialiser dans les années à venir. Cela dépendra de la satisfaction de plusieurs préalables et du succès des politiques de sûreté et sécurité maritimes implémentées à ce jour. A date, les Etats riverains du golfe de Guinée sont encore confrontés à des difficultés structurelles et accusent le coût de celles conjoncturelles, toute chose qui réduit leurs capacités d'intervention en mer. Déjà avec les ressources navales disponibles dans la sous-région, il s'avère encore extrêmement difficile de patrouiller en permanence dans l'ensemble du golfe de Guinée.

Il faut dire qu'à la réalité l'efficacité des politiques de sûreté et sécurité maritimes est plus fonction de la qualité de la gouvernance stratégique de l'espace maritime que du nombre de flottes mobilisables. Un regard panoramique du déploiement des Etats en mer conforte cette position. Sur la question, nous partageons l'avis du Contre-amiral Adeniyi Adejimi OSINOWO. Ce dernier ajoute que : *« les pays de l'Afrique du Centre et de l'Ouest doivent définir plus clairement des couloirs de transit et des sites de mouillage pour la protection des navires marchands dans leurs eaux territoriales et leurs zones économiques exclusives, qui s'étendent jusqu'à 200 milles marins de leurs côtes »*. Il poursuit en suggérant *« d'appliquer des concepts similaires aux approches de tous les ports de la région et de prévoir des procédures d'application et de sanction en cas de violations. Ces procédures amélioreront la sécurité des navires tout en allégeant les besoins de patrouille et de surveillance pour les autorités maritimes »*. Ces points de vue nous semblent encore d'une grande justesse. En renforçant la coopération inter-organisations et interservices entre les Etats de la sous-région, les opérateurs et les partenaires internationaux, ainsi qu'en veillant à un partage diligent des informations, les conditions idoines se mettraient en place pour aboutir à une défense maritime axée sur une flotte transnationale.

Si cela vous semble prématuré ou en voie de maturation, quels sont les droits de poursuite dans les eaux des territoires voisins du Cameroun ? Cela est-il juridiquement codifié ?

Selon Arnaud HOUÉNOU, le droit de poursuite (The Right of Hot Pursuit), est le droit qui permet aux forces militaires (ou aux civils d'un Etat à qui des compétences spéciales ont été accordées), de poursuivre au-delà de ses frontières (sur mer comme sur terre) les auteurs

d'une infraction. Pour être ainsi caractérisée et tout à fait légale, la poursuite doit être immédiate et continue. Dans le golfe de Guinée comme ailleurs en Afrique, la nature dynamique des crimes maritimes a imposé aux Etats d'admettre que quelques dérogations puissent être faites à l'exercice de leur souveraineté exclusive. L'exercice du droit de poursuite s'inscrit dans cette logique. En dehors des recommandations internationales, en particulier onusiennes qui invitent les Etats à accentuer leur coopération en vue de faciliter l'exercice du droit de poursuite au niveau mondial, il existe à l'échelle régionale, plusieurs textes allant dans le même sens, pour ne citer que quelques-uns, il convient de mentionner :

Le Protocole relatif à la sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du golfe de Guinée, signé à Kinshasa le 24 octobre 2009. Il dispose en son article 6 : droits et obligations des parties, alinéa 6 : « *les Etats parties s'engagent à s'autoriser réciproquement la libre circulation de leur espace aéromaritime dans le cadre du droit de poursuite et conformément aux différents textes le prévoyant* ».

Ainsi que, le Code de Conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, du 25 juin 2013. Il stipule en son article 6 : mesures de répression de la piraterie, al. 2. « *Tout Signataire peut saisir un navire pirate au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un État et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. 3. Toute poursuite d'un navire, lorsqu'il y a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire commet un acte de piraterie, qui est menée dans la mer territoriale d'un Signataire ou qui s'étend au-delà de celle-ci est soumise à l'autorité dudit Signataire. Aucun Signataire ne devrait poursuivre un tel navire dans le territoire ou la mer territoriale d'un État côtier ou au-delà du territoire ou de la mer territoriale de cet État ou des archipels, sans y avoir été autorisé par cet État. (...) 5 ; Le Signataire qui effectue la saisie conformément au paragraphe 4 peut, sous réserve des lois nationales de son pays, et en concertation avec d'autres entités intéressées, renoncer à son droit premier d'exercer sa compétence et autoriser l'application de la législation de tout autre Signataire au navire et/ou aux personnes à son bord* ».

Les formules ainsi retenues prouvent que le principe d'un droit de poursuite est acquis entre les Etats africains, même si ce dernier est souvent soumis au respect de certaines conditionnalités.

Pour autant, il importe de signaler que l'exercice du droit de poursuite est souvent actionné dans un climat de suspicion, voire de contestation. Il arrive que des Etats extirpent le respect de leur souveraineté et leurs capacités à agir pour faire obstacle à l'exercice du droit de poursuite par un autre Etat. Il faut ajouter que les gains politiques, économiques et parfois médiatiques qui peuvent être attachés à des actions liées aux poursuites des criminels en mer entraînent souvent des tensions entre Etats, ce qui met parfois en échec l'usage du droit de poursuite. Enfin, l'insuffisante maîtrise technique du déclenchement de ce droit amène parfois des Etats à manquer à leurs obligations, notamment celles d'informer l'Etat dans lequel la poursuite est envisagée. A tout cela, il faut ajouter les formulations approximatives dans les instruments juridiques qui consacrent ce droit.

Le Centre africain d'Etudes Internationales, Diplomatiques, Économiques et Stratégiques (CEIDES) est un laboratoire d'idées qui cumule plus d'une dizaine d'années d'expérience dont six d'existence officielle sous la forme d'une association indépendante, à caractère scientifique et à but non lucratif.

Le CEIDES a vocation à contribuer à la paix et à la prospérité du continent. Il s'engage ainsi à travers la stratégie, la recherche, le conseil, l'influence et la formation dans le cadre du continuum des 3D Développement/Diplomatie/Défense.

Il compte 4 Clubs actifs qui rassemblent des décideurs, chercheurs et partenaires à différentes échelles.

L'intelligence des situations et des contextes, sans enfermement systémique, par recours à la rigueur méthodologique des sciences sociales, la capacité à mettre en place des espaces ouverts, transdisciplinaires et multiacteurs de dialogue structuré et en partager le fruit par des mécanismes de lobbying et plaidoyer sont notre cœur de métier.



ceides
Centre africain d'Etudes Internationales
Diplomatiques Economiques et Stratégiques

B.P. 35147 Bastos-Yaoundé/Cameroun

Tél : (+237) 243 105 872

www.ceides.org Email : infos@ceides.org



Think tank Ceides